3028 POLISH & ENGLISH PUBLICATION • FREE DECALS

Bronco5

28

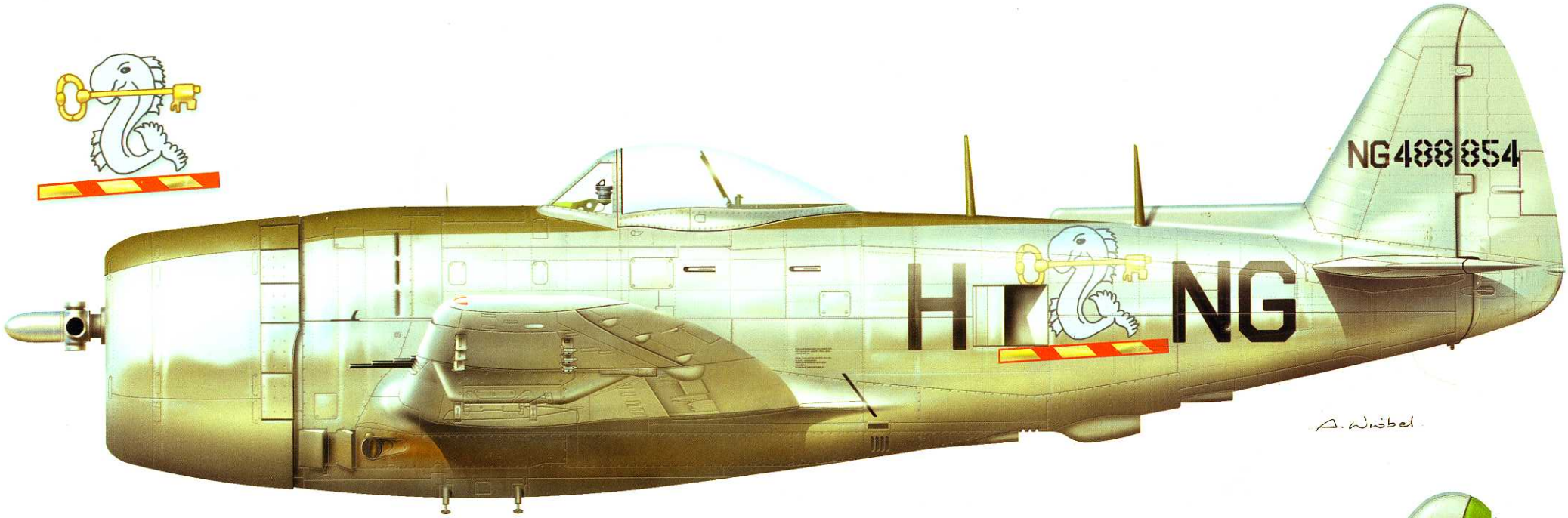
Tomasz Szlagor
Leszek A. Wieliczko

Republic P-47

Thunderbolt

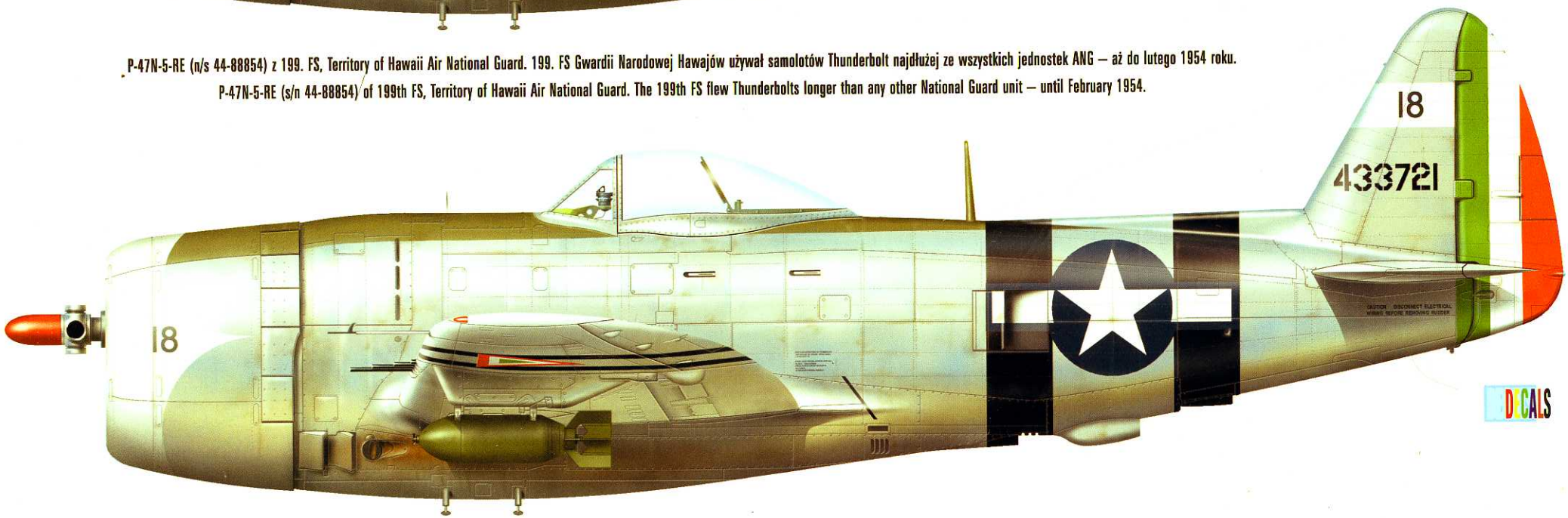
vol. IV

KAGERO



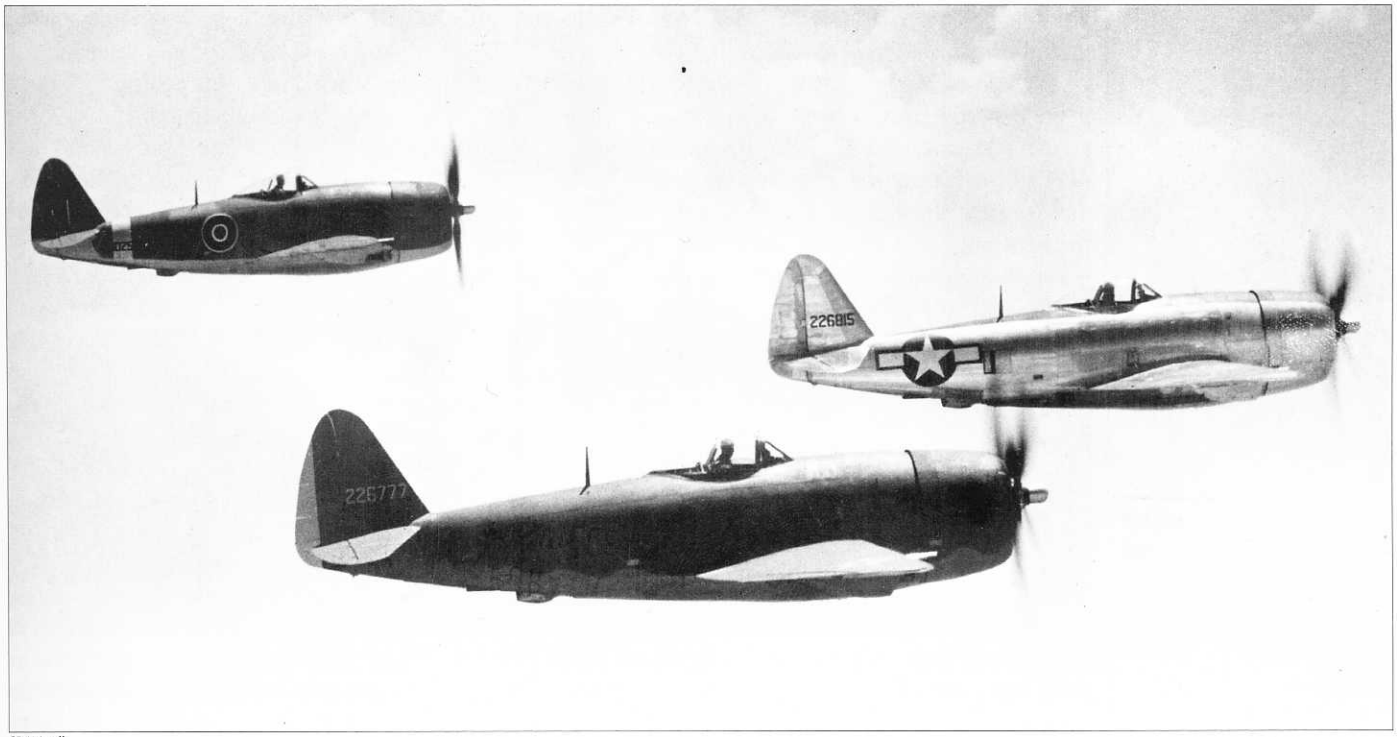
P-47N-5-RE (n/s 44-88854) z 199. FS, Territory of Hawaii Air National Guard. 199. FS Gwardii Narodowej Hawajów używał samolotów Thunderbolt najdłużej ze wszystkich jednostek ANG – aż do lutego 1954 roku.

P-47N-5-RE (s/n 44-88854) of 199th FS, Territory of Hawaii Air National Guard. The 199th FS flew Thunderbolts longer than any other National Guard unit – until February 1954.



P-47D-30-RA nr 18 (s/n 44-33721) z Escuadron Aéreo de Pelea 201 (EAP 201), Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (FAEM), lipiec 1945 roku. Meksykańska jednostka podporządkowana była amerykańskiej 58th Fighter Group i operowała pod koniec wojny na Filipinach i Okinawie. Samolot nosi znaki rozpoznawcze lotnictwa USA (w czterech typowych pozycjach) i Meksyku (ster kierunku, dolna powierzchnia lewego skrzydła i górna prawego).

P-47D-30-RA no 18 (s/n 44-33721) of Escuadron Aéreo de Pelea 201 (EAP 201), Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (FAEM), July 1945. The Mexican P-47 unit flew alongside 58th FG, operating in the Philippines and over Okinawa. The aircraft carries U.S. national insignia (in four typical positions) and Mexican markings (rudder, port wing underside and starboard wing upper side).



SDAM coll.

Rankiem 1 stycznia 1945 roku ruch na amerykańskim lotnisku polowym Y-29 w pobliżu belgijskiego miasteczka Asch zaczął się tuż po wschodzie słońca. Dzień zapowiadał się na umiarkowanie pogodny, więc mechanicy już od świtu podwieszali bomby i uzupełniali paliwo w Thunderboltach 366. Grupy Myśliwskiej (366. FG) ze składu taktycznej 9. Armii Powietrznej USAAF (9. AF), by przygotować je do pierwszych, porannych misji. Pomimo najszczerszych chęci personelu 366. FG, sylwester trudno było uznać za szampański. W środku mroźnej zimy, w niedogrzanych namiotach i na przyfrontowym odludziu, nawet przemycony alkohol, często podejrzanej proweniencji, był mizernym pocieszeniem. Mocna, czarna kawa szybko przywracała półprzytomnych pilotów do rzeczywistości. W ostateczności pozostawało kilka głębokich wdechów czystego tlenu z aparatury pokładowej ich myśliwców, wypróbowany sposób na kaca.

Po drugiej stronie lotniska w Asch rozgościły się smukłe, niebieskonose Mustangi. Latający na nich piloci z 487. Dywizjonu Myśliwskiego (487. FS), ze składu 352. FG, zostali sprowadzeni z Anglii na czas niemieckiej kontrofensywy w Ardenach. Przyzwyczajeni do komfortu swojej stałej bazy w Bodney, z pewnością nie byli zachwyceni warunkami na Y-29.

Kwadrans przed godziną dziewiątą Thunderbolty 391. FS, jednego z trzech składowych dywizjonów 366. FG, z hukiem wytoczyły się na ułożony z metalowych, perforowanych mat pas startowy i wyruszyły na bombardowanie niemieckich dywizji pancernych w okolicy St. Vith w Ardenach. Pół godziny później z podobną misją w powietrze poderwały się sekcje czer-

The usual spate of activity at the American advanced landing ground at Asch, Belgium – officially referred to as Y-29 – was evident from the early hours of 1st January 1945. The day dawned mildly cloudy but the skies were clearing up. The ground crews were readying Thunderbolts of 366th Fighter Group (366th FG), 9th U.S. Army Air Force (9th AF), going through pre-flight checks, shackling up bombs and topping off tanks. Despite the ingenuity and high spirits of the 366th's personnel, the New Year's Eve party was hardly exhilarant. Billeted in winterised but nevertheless cold and damp tents, in remote, bleak stretch of land near the frontline zone, they had little to comfort themselves with besides some liquor, often of doubtful provenience. Mugs of strong black coffee were usually enough to bring slightly groggy pilots back to operational life. As a last resort, a couple of swigs from their fighters' onboard oxygen installations – a proven trick to fight off a hangover – would do miracles.

On the other side of the airfield a bunch of sleek, blue-nosed Mustangs glittered in the morning sun. Their pilots of 487th Fighter Squadron (487th FS), 352nd FG, were on loan from 8th AF, brought from England to help P-47 outfits stem the tide of the German counteroffensive in the Ardennes. Used to creature comforts of their regular base in Bodney, the P-51 pilots were duly displeased with the rough conditions at Y-29.

At quarter to nine, Thunderbolts of 391st FS, one of the three component squadrons of 366th FG, rumbled down the pierced steel plank runway, heading for St. Vith to hunt down

Propagandowe zdjęcie trzech P-47D-27-RE ze znakami rozpoznawczymi lotnictwa Brazylii, USA i Wielkiej Brytanii

Commemorative shot of three P-47D-27-REs with national insignia of Brazil, USA and Great Britain

wona (*red flight*) i żółta (*yellow flight*) z 390. FS, po cztery samoloty w każdej. Tylko tyle maszyn w dywizjonie nadawało się do lotu, reszta wymagała przeglądów i napraw. Tę poranną misję chyba wszyscy chcieli mieć już za sobą, więc dywizjon wystartował 15 minut wcześniej niż to planowano. Lt. Robert Brulle był wściekły, że przydzielono mu samolot dowódcy 366. FG – wysłużonego razorback'a o imieniu *Flying Carpet* („Latający Dywan") i kodzie bocznym „B2-H". W tym czasie w jego „B2-J" z kroplową osłoną kabiny naprawiano nieszczelną instalację hydrauliczną. Jeszcze dzień wcześniej Brulle skarżył się szefowi obsługi swojego Thunderbolta, sierżantowi Alowi Czaplickiemu, że chociaż lata z 390. FS od czasów lądowania w Normandii, to jeszcze nie zestrzelił żadnego samolotu wroga – nawet nie widział ani jednego w powietrzu! Z kolei Lt. Jack Kennedy w ogóle nie spodziewał się, że w noworoczny poranek każą mu gdzieś latać. Kiedy jego nazwisko pojawiło się na tablicy w sali odpraw, niezbędne części ekwipunku pilota założył wprost na piżamę.

Osiem P-47 właśnie formowało szyk po starcie, powoli zataczając krąg ponad Y-29, kiedy Lt. Kennedy zameldował przez radio, że nad pobliskim lotniskiem Y-32 w Ophoven, gdzie stacjonowały dywizjony brytyjskie, widać obłoczki wybuchów – baterie przeciwlotnicze z osłony lotniska najwyraźniej strzelały do czegoś. Nagle 2/Lt. (podporucznik) Melvin „Mop" Paisley, wywołując przez radio dowódcę Cpt. Smitha, wykrzyknął: *Relic Red Flight Leader, tu Mop! Szkopy, cała chmara! Na drugiej, nisko!* Paisley z niedowierzaniem patrzył, jak w stronę

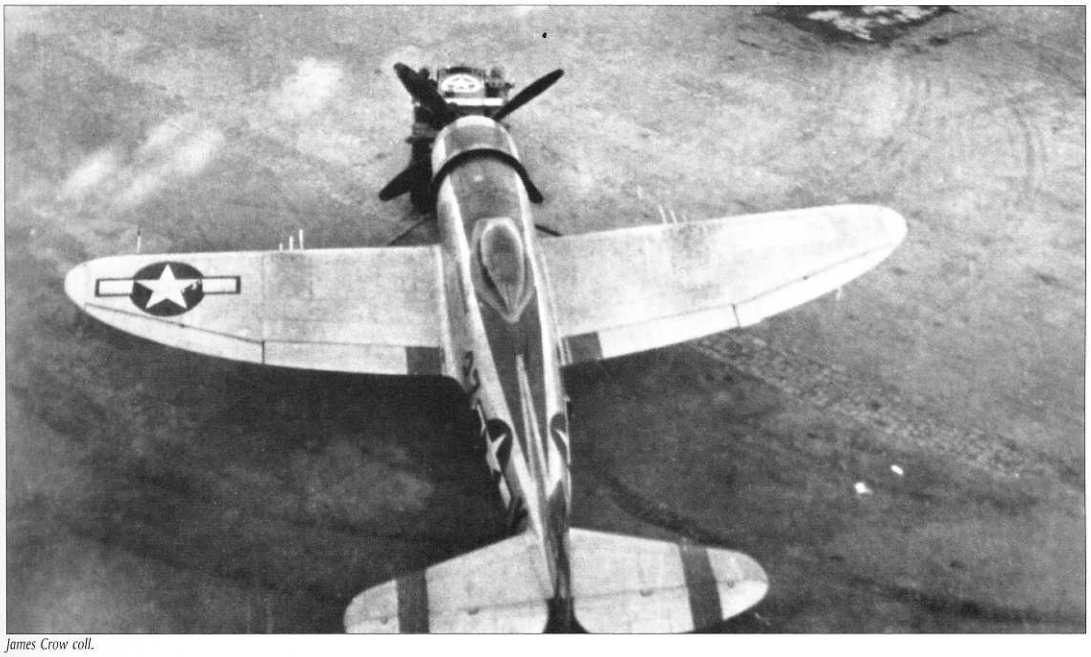
Lotnisko w Metz-Frescaty (Y-34) po niemieckim ataku w ramach operacji „Bodenplatte", 1 stycznia 1945 roku. Płoną Thunderbolty 365. FG

Thunderbolts of 365th FG ablaze at the airfield at Metz-Frescaty (Y-34) after the German air raid during the Operation Bodenplatte on 1st January 1945.

remnants of the German panzer divisions in the 'Bulge'. Half an hour later, red and yellow flights of 390th FS, each flight four-machines strong, took aloft. The squadron, in the thick of the action for quite a long time, was running low on serviceable machines and could field only eight on that morning. Apparently, everybody wanted to get the first morning mission accomplished as soon as possible and go back to their cots, so the squadron took off a quarter of an hour earlier than scheduled. Lt. Robert V. Brulle was, in his own words, miffed at the prospect of flying the group commander's old razorback, coded 'B2-H' and named 'Flying Carpet'. His own bubbletop 'B2-J' was out of commission for a hydraulic leak. Only a day before Brulle complained to his crew chief S.Sgt. Al Czaplicki that he had been with the squadron since the Normandy landings and still hadn't scored a single victory – he didn't even see a German aircraft in the air! To Lt. Jack Kennedy, in turn, it came as a nasty surprise that he was expected to fly the morning mission. When his name popped up at the Ops Room board, he put his flying suit on over his pyjamas.

Eight Thunderbolts were just forming up after take-off, when Lt. Kennedy called out Flak puffs over the nearby Y-32 airfield at Ophoven, where British squadrons were stationed. All of a sudden, 2/Lt. Melvin "Mop" Paisley exclaimed, calling the CO, Cpt. Smith: *Relic Red Flight Leader, this is Mop! Bandits, lots of 'em. Two o'clock, low! Coming in on the deck!* Amazed, Paisley watched a large swarm of German fighters racing a mere 200 feet above the ground towards their air-

James Crow coll.



James Crow coll.

P-47D z 510. FS, 405. FG holowany przez jeepa.

P-47D of 510th FS, 405th FG towed by a jeep.

ich lotniska, na wysokości zaledwie 60 metrów, pędzi wielka formacja niemieckich myśliwców. Cpt. Smith zawołał: *Nie widzę ich. Mop, ty prowadzisz!*

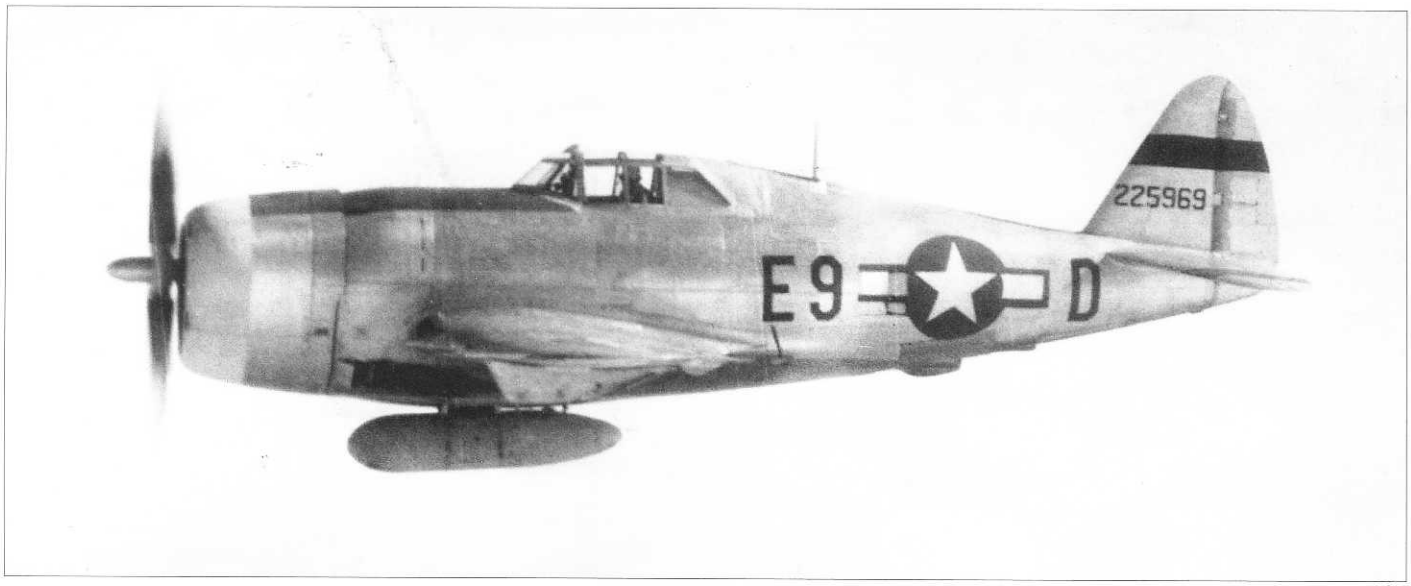
W tym czasie na pasie startowym w Asch stała bezradnie kolejka dwunastu Mustangów z 487. FS, rozgrzewając silniki przed startem – zapowiadało się na masakrę. Piloci Thunderboltów w pośpiechu zrzucali pięćsetfuntowe bomby na pobliskie pola. Paisley, który nagle awansował na dowódcę dywizjonu, pochylił nos swojego „B2-M" o imieniu *La Mort* i ruszył na czele ośmiu Thunderboltów naprzeciw mieszanej formacji kilkudziesięciu Fw 190 i Bf 109. Na jego widok pilot najbliższego Focke-Wulfa zrobił gwałtowny unik w lewo i odłączył od reszty – na swoją zgubę. Rozpędzony *La Mort* Paisleya bez trudu dogonił go, omal nie taranując. Rozrywany na strzępy seriami z półcalówek Thunderbolta, Focke-Wulf runął w okalający lotnisko sosnowy las.

Czołowy atak Thunderboltów zupełnie zdezorganizował szyki Niemców. Niebo nad Asch zakotłowało się od manewrujących myśliwców. Lt. Brulle wspominał: „Wybrałem sobie za cel samotnego Focke-Wulfa na przedzie gromady. W oka mgnieniu znalazłem się na jego ogonie, nie zdążyłem nawet włączyć celownika i odbezpieczyć karabinów. Niemiec zanurkował i gnał przed siebie na pełnej mocy silnika tuż nad ziemią. Próbowałem wślizgnąć się za niego, ale jego strumień zaśmigłowy omal nie wywrócił mnie na plecy i nie rzucił o ziemię. Bez skutku próbowałem docisnąć nos mojego P-47 dostatecznie nisko, by złapać go w celownik, ale byłem tak podekscytowany, że nie mogłem się opanować, żeby nie strzelać, chociaż moje serie układały się za wysoko. W pewnym momencie zobaczyłem, jak z rur wydechowych Focke-Wulfa buchnął biały obłoczek i szarpnąłem do tyłu

field. Cpt. Smith called back: *Can't see 'em. Mop, you take the lead!*

Meanwhile at Asch, a dozen Mustangs, lined up at the far end of the runway, were warming up their engines prior to take-off – a disaster was seemingly only seconds away. The Thunderbolts hurriedly jettisoned their bombs over adjacent fields. Paisley lowered the massive nose of his 'B2-M' christened 'La Mort' and led the eight Thunderbolts headlong into a mixed gaggle of some fifty Fw 190s and Bf 109s. Suddenly faced with a P-47 looming ever larger ahead of him, the pilot of the nearest Focke-Wulf violently swerved his aircraft to port, flying away from the airfield. Paisley's 'La Mort' caught up with the fleeing '190 in no time, nearly ramming it. Torn to pieces by a hail of .50 slugs fired at close quarters, the Focke-Wulf ploughed into the pine forest surrounding the airfield.

The head-on charge by Thunderbolts completely disrupted the German attack. The sky over Asch filled with swirling fighters. Lt. Brulle recalled: "A lone FW 190 near the front of the gaggle was my target. It took only a moment before I was on his tail and I had not yet turned on my guns and gunsight. He dove down to the deck, skimming the ground at full throttle. I tried to slide right behind him but his prop wash almost flipped me over into the ground. I could not depress my nose to bring my guns to bear and it was hard, because of my eagerness, to hold fire, even though my bullets, were going over him. At one point I noted a puff of white smoke from his engine, and I quickly retarded the throttle. I thought, I'll bet he chopped the throttle. I almost overshot him, and for a few moments we were in tight formation together, with me stepped up and slightly behind. The vision of the pilot crouched over



USAF

P-47D-22-RE („E9-D", n/s 42-25969) z 376. FS / 361. FG wyposażony w powszechnie używany przez myśliwce 8. AF podwieszany zbiornik na paliwo z impregnowanego papieru o pojemności 108 galonów. Kiedy latem 1944 roku 361. FG przezbroiła się na Mustangi, samolot trafił do 56. FG. Oznaczony literami UN-S, służył w 63. FS. 3 sierpnia 1944 roku został utracony nad Francją – lecący nim Lt. Roach S. Stewart Jr zginął (MACR 7448)

P-47D-22-RE ('E9-D', s/n 42-25969) of 376th FS / 361st FG rigged with a 108-gal drop tank made of impregnated paper, the type commonly used by the 8th AF fighters. When in the summer of 1944 361st FG converted to Mustangs, the aircraft was passed to 56th FG. Marked with letters 'UN-S (Bar)', it served with 63rd FS. On 3rd August 1944 it was lost over France along with its pilot, Lt. Roach S. Stewart Jr, who was killed (MACR 7448)

dźwignię przepustnicy. Zorientowałem się, że Niemiec gwałtownie wytraca prędkość. Omal nie przeskoczyłem nad nim i przez chwilę lecieliśmy w ciasnej formacji obok siebie, ja nieco wyżej i z tyłu. Widok pochylonej sylwetki pilota w kokpicie Focke-Wulfa jest wciąż żywy w mojej pamięci. Przyszło mi nagle do głowy, żeby strzelić do niego z mojego służbowego Colta 45, ale zdałem sobie sprawę, że to mało praktyczne. Kiedy Niemiec przyspieszył, ponownie zająłem pozycję na jego ogonie. W końcu przed nami zamajaczyły sylwetki drzew. Kiedy mój przeciwnik poderwał swoją maszynę w górę w ciasny zakręt, trafiłem go porządną serią. Focke-Wulf eksplodował, a jego szczątki posypały się na ziemię przede mną"[1].

Tymczasem Lt. Jack Kennedy, skrzydłowy Smitha, toczył swoją własną bitwę: „Nie wiem, czy to ja zgubiłem Smitha, czy on mnie. Dookoła było tyle samolotów, że trudno powiedzieć. Wsiadłem na ogon jednego ME 109, którego w pierwszej chwili wziąłem za Spitfire'a. Jego sylwetka wypełniła cały celownik. Ledwo co nacisnąłem spust, kiedy nagle oberwałem w kuper. Na ogonie miałem dwa ME 109. Odbiłem w prawo, a tamtych dwóch rzuciło się za mną, ciągle strzelając. Tym razem dostałem w prawe skrzydło. Zapalił się płyn hydrauliczny i ze skrzydła buchnął płomień. Moją pierwszą reakcją było natychmiast skakać. Zawsze nas uczono, żeby wyskakiwać przez prawą burtę. Spojrzałem na te płomienie i pomyślałem, że tamtędy się nie wydostanę"[2]. Na szczęście w tym momencie para Mustangów przegoniła napastników z ogona Thunderbolta, a ogień podsycany płynem hydraulicznym wypalił się i nagle zgasł. Kennedy opuścił podwozie i pomimo braku hamulców, klap i dużej części statecznika pionowego gładko wylądował na pasie Y-29.

[1] Robert V. Brulle, *Angels Zero – P-47 Close Air Support in Europe*, s. 113-114.
[2] R. Brulle, op. cit., s. 120.

his controls is still vivid. I entertained the thought, for a moment, to fire my Colt .45 pistol at him, but dismissed it as impractical. As he accelerated I returned to my position on his tail. Finally some trees loomed ahead. As he made a turning pull-up, I hit him with a good burst and he blew up, hitting the ground in front of me"[1].

Meanwhile, Lt. Jack Kennedy, Cpt. Smith's wingman, fought his own battle: "I don't know if I lost Smith or he lost me. With all the aircraft just off the deck who could tell. I got on the tail of a ME 109, which at first I thought was a Spitfire. This 109 really filled the gun sight and I just got off a few rounds when I was hit in the tail end. I found two ME 109s on my tail. I broke to the right and of course those guys followed me still firing away. I got hit again in the right wing and a hell of a fire started with the hydraulic fluid burning. My first thought was to bail out and I unhooked ready to jump. They always told us to go out the right side and when I looked at the flames I thought I can't go through there"[2]. Fortunately, a pair of P-51s chased off the assailants of the Kennedy's tail and, as the hydraulic fluid burnt out, the fire suddenly went out. Lt. Kennedy dropped the landing gear and, although without control over flaps and brakes, he landed safely at Y-29.

In the interim, the squadron's CO Cpt. Lowell Smith bagged one Focke-Wulf and chased another, but his would-be quarry was in no mood for slugging it out and scurried to the east at full throttle. After a while, Smith broke off the chase and went back to Asch, where he was bounced by another '190. Its pilot apparently had more guts to mix it up, but lacked skills – Smith quickly outmanoeuvred his oppo-

[1] Robert V. Brulle, *Angels Zero – P-47 Close Air Support in Europe*, pp. 113-114.
[2] R. Brulle, op. cit., p. 120.

W tym samym czasie dowódca Cpt. Lowell Smith zestrzelił jednego Focke-Wulfa, po czym rzucił się w pościg za drugim, jednak jego przeciwnik umykał na wschód na pełnej mocy silnika i nie zamierzał podejmować walki. Smith zawrócił więc nad Y-29, gdzie został zaatakowany przez kolejnego Fw 190. Jego pilot miał najwyraźniej więcej woli walki niż umiejętności – Smith bez trudu wymanewrował napastnika, kładąc swojego Thunderbolta w ciasny wiraż, którego Niemiec nie potrafił powtórzyć. Przy kolejnym zwrocie, uciekając z celownika, Focke-Wulf nagle przepadł na skrzydło, przewrócił się na plecy i z wysokości 150 metrów runął na ziemię.

Bohaterem dnia w 366. FG został Melvin Paisley, który w starciu nad lotniskiem w Asch zestrzelił dwa Focke-Wulfy (zgłosił trzy) i jednego Messerschmitta, w tym jednego Fw 190 przeciwpancerną rakietą! Według relacji samego Paisleya... „Następny Fw 190 zamajaczył tuż nad ziemią; łatwy cel, pomyślałem, dał się złapać na tak małej wysokości. W jednej chwili znalazłem się na jego ogonie i odpaliłem dwie rakiety. Obie poszły za nisko. Wziąłem poprawkę i wystrzeliłem następną parę, tym razem wyżej – trafiony 'bandyta' eksplodował, zmieniając się w kulę pomarańczowych i czerwonych płomieni"[3].

Po wystrzelaniu całej amunicji Paisley błyskawicznie przyziemił, podkołował do swojego boksu i wrzasnął do zbrojmistrza, żeby załadował kaemy, bo chce zaraz „tam" wrócić. Trzeźwo myślący sierżant Michano wskoczył na skrzydło, niemal siłą wyciągnął Paisleya z kokpitu

[3] Melvyn Paisley, *Ace!: Autobiography of a Fighter Pilot*, s. 201.

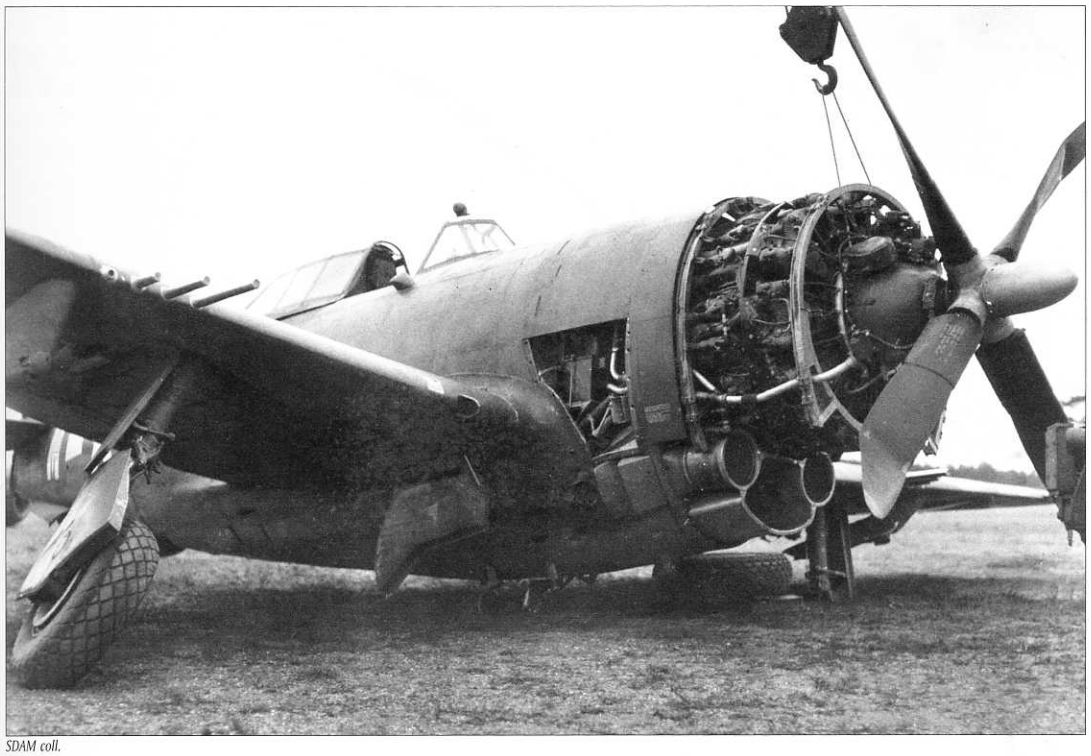
nent as he stomped rudder to slew himself around in a tight turn which the German failed to follow. Seconds later, the Focke-Wulf's pilot went into violent evasive action, suddenly snapped into a spin and never recovered from it, tearing into the ground from the height of 500 feet.

The 366th's hero of the day was Melvin Paisley, who on that memorable day over Asch knocked down two Focke-Wulfs (claimed three) and one Messerschmitt 109, including one '190 blasted out of the sky with an anti-tank rocket! In his own words... "Another Focke-Wulf lurked on the deck, an easy target I thought, since his low altitude would pay off. Within seconds I got on his tail and let go of two rockets. Both were low. Correcting, I fired another two rockets higher and the bandit burst into a massive ball of orange and red flames"[3].

Once out of ammunition, Paisley rushed to land, taxied to his hard stand and called to his armourer: *Load her up! I'm going back out!* The more prudent Sgt. Michano jumped onto the wing, hauled Paisley out of the cockpit and sent him running to the nearest slit trench. The battle still raged on and it seemed that all involved parties were shooting wildly at one another. Moments later a P-51, in hot pursuit of a brace of Messerschmitts, was hit by friendly AA gunners and struggled to land[4].

[3] Melvyn Paisley, *Ace!: Autobiography of a Fighter Pilot*, p. 201.

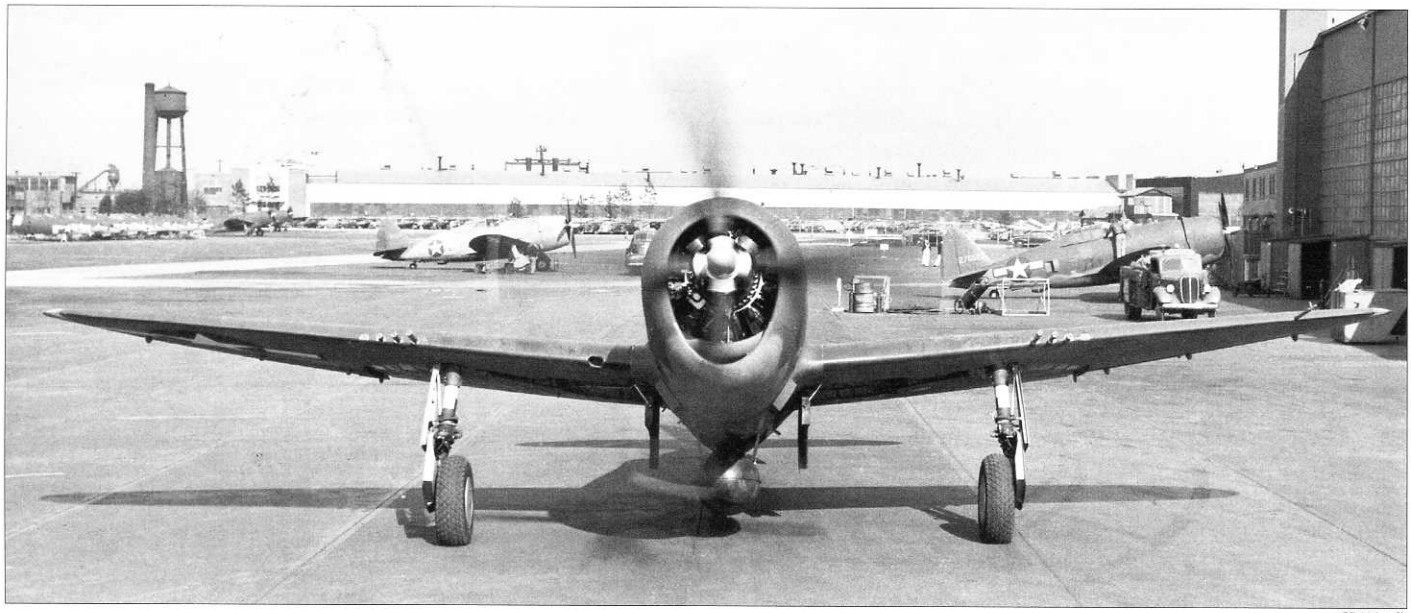
[4] After the battle, the performance of the AA gunners from Y-29 was judged so poor that they were immediately sent off on an aircraft recognition course. Only week earlier another 352nd FG's pilot and the Mustang top ace Maj. George Preddy (CO of 328th FS) had been shot down and killed by friendly antiaircraft fire.



SDAM coll.

P-47D starszego typu (bez kroplowej osłony kabiny) po kraksie w czasie lądowania (złamana lewa goleń podwozia). Zwraca uwagę niestandardowe lusterko wsteczne, umieszczone na prawej burcie na krawędzi kokpitu. Tego typu lusterka były montowane symetrycznie, po obu stronach kadłuba.

One of the older P-47D Razorbacks after a landing accident (its port landing gear strut collapsed). Of note is a non-standard rear-view mirror mounted just below the cockpit sill. Such mirrors were mounted symmetrically on both sides of the cockpit (see vol. III, p. 47) for a compliment of three.



SDAM coll.

Kolejny P-47D opuszcza zakłady Republic w Farmingdale

Another P-47D rolls off the assembly line of the Republic plant in Farmingdale

i pogonił go do okopu. Atak wciąż trwał i wydawało się, że wszyscy strzelają do wszystkich. Chwilę później goniący parę Messerschmittów niebieskonosy P-51 otrzymał postrzał od własnej artylerii plot. i z trudem wylądował[4].

Pomimo chaotycznego przebiegu bitwy nad Y-29, która trwała ok. 45 minut, klęska Niemców była ewidentna. Trzy *Gruppen* niemieckiego pułku myśliwskiego JG 11, biorące udział w ataku na lotnisko w Asch (i pobliskie Y-32), straciły w sumie ok. 30 samolotów (40% użytych sił). Podpułkownik (Lt. Col.) John Meyer, dowódca 487. FS, wsławił się tym, że swojego pierwszego Focke-Wulfa tego dnia zestrzelił jedną serią tuż po oderwaniu się od pasa startowego, za-

[4] Po przykrych doświadczeniach tego dnia obsługa działek przeciwlotniczych z Y-29 została karnie odesłana na przyspieszony kurs rozpoznawania samolotów. Tydzień wcześniej zginął inny pilot 352. FG i największy as Mustangów, Maj. George Preddy (dowódca 328. FS), również zestrzelony przez własną artylerię plot.

Despite the somewhat chaotic course of events, the battle over Asch, which went on for some three quarters of an hour, proved disastrous for the attacking Germans. The three *Gruppen* of *Jagdgeschwader* 11, which targeted Y-29 and the adjacent Y-32, lost a total of ca. 30 aircraft (40% of their initial strength). Lt. Col. John Meyer, the commander of 487th FS, became famous for knocking down his first Focke-Wulf on that day just as he was scrambling off the runway, even before the landing gear in his P-51 snapped into the up position. The 487th scored 23 'kills' with no loss to themselves! Nonetheless, the unsung heroes of the battle over Y-29 were the eight fighter-bomber *T-bolts* of 390th FS, which broke the German attack at the most critical moment with their daring head-on charge and which tied up the assailants, allowing the Mustangs to get off the ground. The eight Thunderbolt pilots were credited with destruction of seven enemy air-

Para Thunderboltów z 527. FS/86. FG. Na pierwszym planie P-47D-27-RE *Jeannie IV* („83", n/ser 42-27346), którym latał Lt. Ed Brown. W lutym 1945 roku 86. FG przeniosła się z Włoch do Francji. Pasy na ogonie były czerwone na białym tle.

A brace of Thunderbolts of 527th FS / 86th FG a.k.a. 'Candy Stripers'. In the foreground P-47D-27-RE *Jeannie IV* ("83", s/n 42-27346) flown by Lt. Ed Brown. In February 1945 the 86th FG moved from Italy to France to support the drive towards the Third Reich. The horizontal stripes on the tail were red against white background.

James Crow coll.

James Crow coll.

Część samolotów 86. FG, tak jak widoczny tu P-47D-27-RE („41", n/ser 42-26971) z 526. FS, nosiła numery seryjne w formie czterech (lub pięciu) ostatnich cyfr na kadłubie. Na okapotowaniu silnika widoczne godło dywizjonu – kozica siedząca na bombie.

Some 86th FG's machines, like this P-47D-27-RE ("41", s/n 42-26971) of 526th FS, carried serial numbers in form of last four (or five digits) painted on the fuselage. Barely visible from this angle on the cowl is the squadron's badge on the engine cowl – a mountain goat riding a bomb.

nim zdążył wciągnąć podwozie. Piloci 487. FS zestrzelili nad Asch 23 niemieckie myśliwce bez strat własnych! Niemniej jednak, cichymi bohaterami bitwy nad Y-29 było osiem myśliwsko-bombowych Thunderboltów z 390. FS, które brawurowym atakiem związały siły przeciwnika, pozwalając wystartować Mustangom. Ośmiu pilotom z 390. FS pod dowództwem Cpt. Lowella Smitha uznano zestrzelenie siedmiu napastników (zgłosili dwunastu). Jedyną stratą w 390. FS był samolot F/O Davida Johnsona, który musiał skakać ze swojego postrzelanego Thunderbolta i chwilę później wrócił na lotnisko pożyczonym rowerem. W kieszeni kurtki przywiózł niezwykłą zdobycz. Po wylądowaniu na spadochronie Johnson natknął się nieopodal na niemiecki myśliwiec, który lądował awaryjnie, a w jego kokpicie martwego pilota. Odebrane dokumenty, które Johnson przywiózł z sobą, należały do samego Maj. Günthera Spechta, *Geschwaderkommodore* JG 11 i dowódcy niemieckiego ataku.

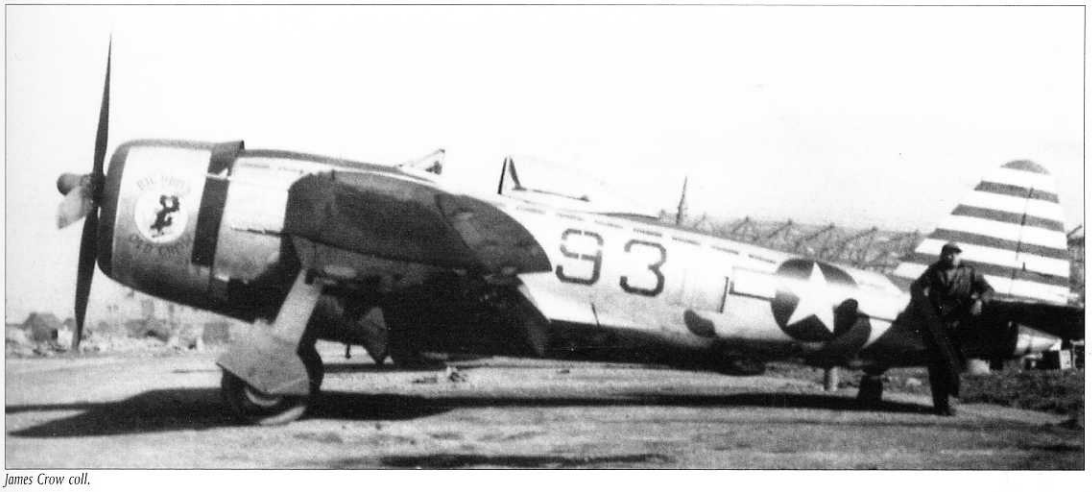
Zastosowanie bojowe - Europa Zachodnia 1945

Wraz z nastaniem ostatniego roku wojny nikt nie miał wątpliwości, że ostateczny upadek III Rzeszy jest już tylko kwestią czasu. Niemiecka ofensywa w Ardenach, która rozpoczęła się w połowie grudnia 1944 roku, szybko obróciła się przeciwko samym atakującym. Do-

craft (they claimed twelve). The squadron's only loss was the machine flown by F/O David Johnson, who bailed out and, moments later, returned to the airfield on a borrowed bicycle. In a pocket of his flying suit he brought an extraordinary trophy. As he floated to the ground on his parachute, he stumbled upon a German fighter which had bellied in nearby. In the cockpit he found a dead pilot. The documents which F/O Johnson took with him identified that German pilot as none other than Maj. Günther Specht (posthumously promoted to the rank of Oberstleutnant), *Geschwaderkommodore* JG 11 and the leader of the German attack against Y-29.

In Combat - Western Europe 1945

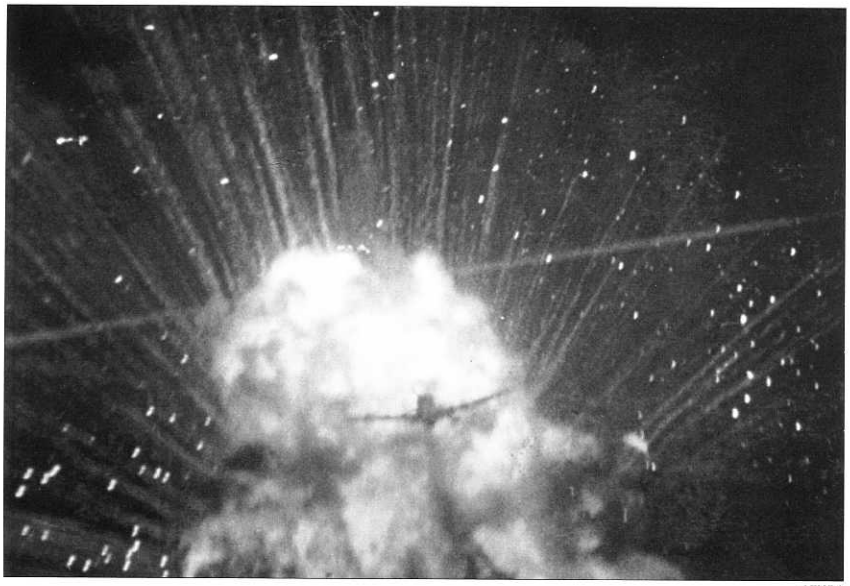
At the start of what was without anyone's doubt the last year of the war, the III Reich's ultimate downfall was only a matter of time. The German counteroffensive in the Ardennes, which was launched in mid-December 1944, quickly turned against the attackers. The allied supremacy in the air and the enemy's meagre fuel stocks led the Germans to squander away their last panzer divisions in the West for no lasting gains. Although the allies' most famed troops to fight during the Battle of the Bulge were the American paratroopers besieged in Bastogne, it was the American tactical air force, and within



James Crow coll.

P-47D „93" z 527. FS / 86. FG. Widoczne na okapotowaniu silnika czarne ptaszysko ciskające bombą było godłem 527. FS. Wzdłuż kadłuba ciągnie się rząd oznaczeń wykonanych misji, pogrupowanych po dziesięć – w sumie ponad sto. Jak w przypadku wielu innych Thunderboltów 86. FG, numer seryjny tej maszyny znikł pod biało-czerwonymi pasami na ogonie.

P-47D coded "93" of 527th FG / 86th FG. The black crow-like bird brandishing a bomb, seen on the cowling, was the squadron's badge. Of note is a long row of mission markers grouped by tens – all in all, well over 100! Like in case of many other 86th FG's Thunderbolts, regrettably the serial number of this machine disappeared under tail stripes.



AFHRA

Cpt. Raymond L. Walsh z 513. FS / 406. FG (9. AF) przelatuje przez kulę eksplozji, którą spowodował trafiając w wagon wypełniony amunicją.

Cpt. Raymond L. Walsh of 513th FS / 406th FG (9th AF) flying through a huge ball of fire, which he triggered while strafing an ammunition-carrying rail car.

minacja lotnictwa aliantów i brak paliwa spowodowały, że Niemcy roztrwonili swoje ostatnie dywizje pancerne na Zachodzie po lasach i bezdrożach Belgii i Luksemburga, nic nie zyskując. O ile symbolem tej bitwy stali się owiani legendą amerykańscy spadochroniarze broniący oblężonego Bastogne, prawdziwym pogromcą niemieckiej ofensywy było amerykańskie lotnictwo taktyczne, zdominowane przez niezastąpione Thunderbolty. Ich rola w zimowym zwycięstwie w Ardenach została omówiona w poprzedniej części tej monografii.

Kiedy Niemców zawiodła pogoda, na którą tak bardzo liczyli, próbowali rozprawić się z alianckim lotnictwem taktycznym na ziemi. Rankiem 1 stycznia 1945 roku ponad 900 samolotów Luftwaffe – w tym praktycznie wszystkie pułki myśliwskie stacjonujące na Zachodzie – ruszyło do ataku na lotniska alianckie rozmieszczone na terytorium Francji, Holandii i Belgii. Operacja „Bodenplatte" była ostatnim na taką

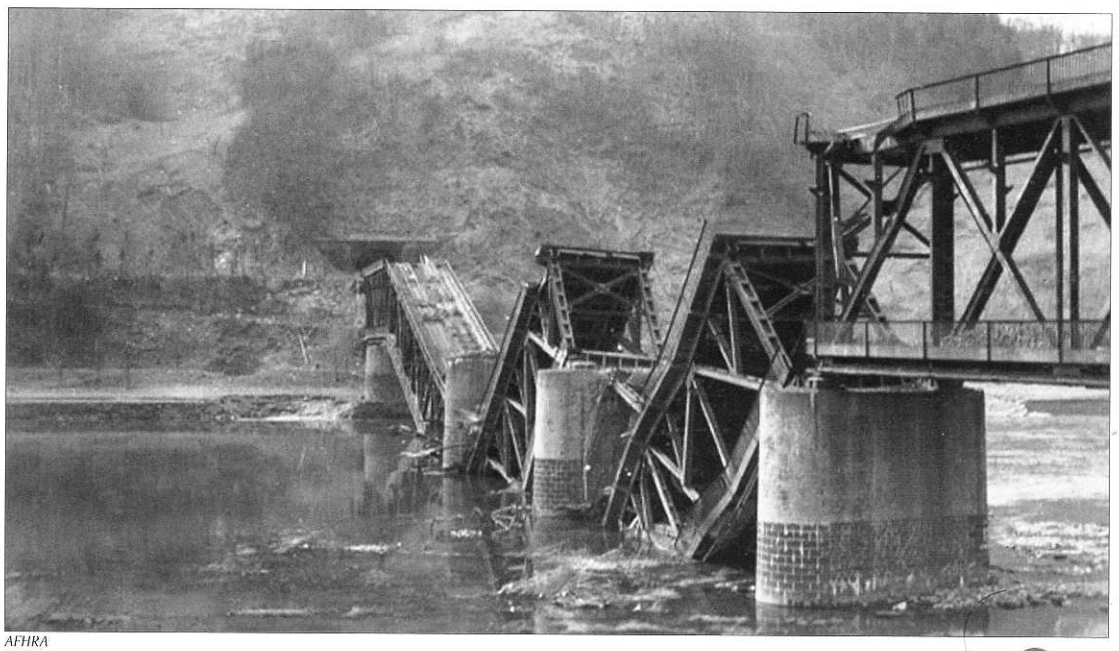
its ranks by far and foremost Thunderbolts, that won the day for the Allies. Their role in that winter victory was coved in the previous volume of this monograph.

When Germans could no longer count on bad weather to keep the allied tactical airpower off the skies over the 'Bulge', they resolved to neutralize it on the ground. In the morning of 1st January 1945 over 900 Luftwaffe aircraft – practically all German fighter units in the West – set upon numerous allied forward airfields in France, Netherlands and Belgium. Operation "Bodenplatte" was to be the last all-out and, in fact, suicidal spurt of the German air force in this war. The allied losses on that day amounted to ca. 350 aircraft destroyed and 220 damaged, a vast majority of them on the ground. Nevertheless, to Germans these claims had to be painfully offset by the fact that in a single forenoon the Luftwaffe lost over 200 pilots and close to 300 aircraft, including estimated 30% shot down by... German Flak! Allied antiaircraft gunners fared no better, blasting away at any aircraft within their range, but fortunately for the attackers most of them were by far less accurate than their German counterparts.

The "Bodenplatte" was, by and large, directed against the airfields of the British 2nd Tactical Air Force, but arguably the most famous clash during the New Year's attack took place over Y-29 at Asch, Belgium. At A-89 in Le Culot, crowded with Thunderbolts of 36th and 373rd FGs, the Germans badly missed out as dozens of Messerschmitts and Focke-Wulfs from three *Gruppen* of JG 4... got lost on the way. Another airbase of 9th AF's Thunderbolts targeted on 1st January was A-92, the home of 48th and 404th FGs. Here the German pilots of JG 2 and SG 4 had no problems locating their target – they were attacking the former Luftwaffe night

Dwupokładowy, drogowo-kolejowy most w Bullay nad Mozelą, zniszczony 10 lutego 1945 roku przez Thunderbolty z 395. FS / 368. FG, by utrudnić niemieckim wojskom wycofanie się z rejonu Ardenów. Wcześniej most bezskutecznie próbowały trafić średnie bombowce 9. AF.

A two-deck, rail and road bridge at Bullay over Moselle, demolished on 10th February 1945 by a flight of Thunderbolts of 395th FS/368th FG. This was part of the all-out effort to cut off German troops withdrawing from the Ardennes after their failed counteroffensive. Before it was finally brought down, the bridge had withstood numerous attacks by 9th AF's medium bombers.



AFHRA

skalę, samobójczym wręcz zrywem niemieckiego lotnictwa w tej wojnie. Straty aliantów wyniosły około 350 samolotów zniszczonych i 220 uszkodzonych. Jednak nawet ta liczba nie mogła zrównoważyć faktu, że w jedno przedpołudnie Luftwaffe straciła ponad 200 pilotów i blisko 300 samolotów, w tym – jak szacuje się – około 30 % zestrzelonych... przez własną artylerię przeciwlotniczą! Nie popisali się również alianccy artylerzyści, strzelając do wszystkiego, co przelatywało w ich zasięgu. Na szczęście dla atakujących byli dużo gorszymi strzelcami, niż ich niemieccy odpowiednicy.

Operacja „Bodenplatte" była w dużej mierze wymierzona w lotniska brytyjskiej 2. Taktycznej Armii Lotniczej, jednak bodaj najsłynniejszą bitwę powietrzną w trakcie noworocznego ataku Niemcy stoczyli z Amerykanami właśnie nad lotniskiem Y-29 w Asch w Belgii. Lotnisko w Le Culot (A-89), gdzie stacjonowały Thunderbolty 36. i 373. FG, nie zostało zaatakowane, gdyż kilkadziesiąt Messerschmittów i Focke-Wulfów z trzech *Gruppen* JG 4... pogubiło się po drodze. Kolejnym zaatakowanym tego dnia lotniskiem, na którym stacjonowały Thunderbolty 9. AF (48. FG i 404. FG), było A-92. Tym razem niemieccy piloci (z JG 2 i SG 4) nie mieli kłopotów ze znalezieniem przeciwnika – atakowali byłą bazę myśliwców nocnych Luftwaffe w St. Trond w Belgii. Tu wysokie straty w sprzęcie Amerykanie zawdzięczali dość beztroskiemu ustawieniu samolotów blisko siebie. Sama 48. FG straciła na A-92 ponad 20 samolotów. Tam gdzie Amerykanie tracili sprzęt, Niemcy tracili ludzi, często bezcennych. Wśród Niemców w ataku na St. Trond zginął m.in. dowódca II./JG 2, Hptm. Georg Schröder. Z tego lotu nie powrócił również Obst. Alfred Druschel, *Kommodore* SG 4.

„Hell Hawks", czyli 365. FG, przenieśli się na lotnisko Y-34 w Metz-Frescaty zaledwie kilka

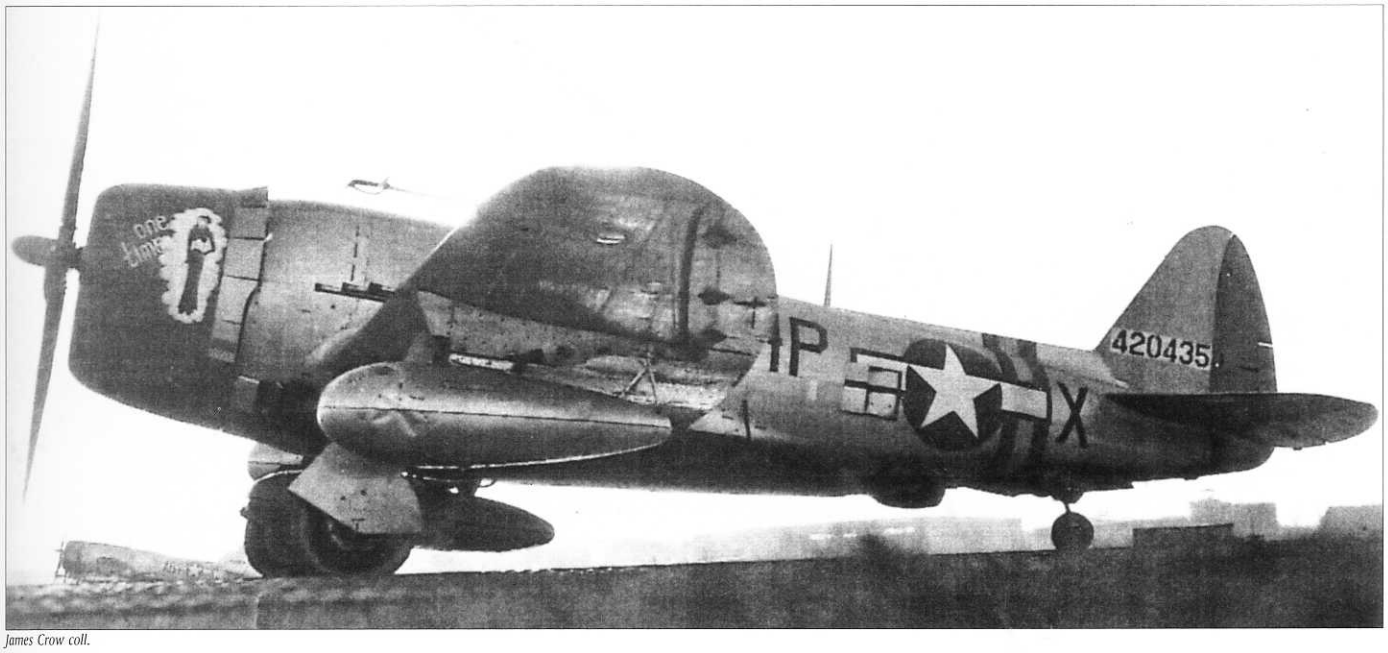
James Crow coll.

fighter base at St. Trond. High losses in aircraft at A-92 can be attributed to a little careless clumping of both groups' Thunderbolts – 48th FG alone lost 20. Nonetheless, where Americans were losing machines, the Germans were losing men, many of them practically irreplaceable. Among those who failed to return from the attack against St. Trond were Hptm. Georg Schröder, *Kommandeur* II./JG 2 and Obst. Alfred Druschel, *Kommodore* SG 4.

The 'Hell Hawks' aka. 365th FG moved to Y-34 at Metz-Frescaty only a couple of days earlier. This airfield lay far to the south of the at-

P-47D-30-RE („4P-X", n/ser 44-20435) z 513. FS / 406. FG na lotnisku w Lechfeld. Jako część amerykańskich sił okupacyjnych, jednostka pozostała w Niemczech do sierpnia 1946 roku.

P-47D-30-RE ("4P-X", s/n 44-20435) of 513th FS / 406th FG at Lechfeld. U.S. The group remained in Germany after the war as part of the U.S. Occupation Force until August 1946.



James Crow coll.

dni wcześniej. Ta baza leżała daleko na południe od głównego obszaru noworocznego ataku, jednak dla Niemców była priorytetowym celem. W tym rejonie mieli właśnie rozpocząć operację „Nordwind" – odciążające wojska w Ardenach natarcie w Alzacji. Do ataku na Metz-Frescaty rzucono więc trzy *Gruppen* pułku JG 53. Piloci III. *Gruppe* jako pierwsi ze swojego pułku mieli się przekonać, że wbrew ich oczekiwaniom posylwestrowy kac bynajmniej nie uziemił alianckiego lotnictwa. Niedługo po starcie z Kirrlach, pomiędzy Kaiserslautern i Pirmasens, nisko lecące Messerschmitty 109 z III./JG 53 zostały opadnięte przez Thunderbolty z 358. FG o charakterystycznych, pomarańczowych ogonach. Zmuszona do odrzucenia dodatkowych zbiorników z paliwem i mocno poturbowana *Gruppe* zawróciła do Kirrlach. W potyczce straciła dziewięć maszyn (wszyscy piloci ratowali się skokiem ze spadochronem, na swoje szczęście lądując jeszcze na terenie Niemiec). Na koniec dnia 358. FG dopisała do swojego konta w sumie 15 zwycięstw, z czego aż 13 jeden dywizjon, 367. FS (potrójnym zwycięzcą został Lt. Wayne E. Owens). Z kolei Amerykanie w porannym starciu z III./JG 53 stracili tylko jednego Thunderbolta, którego staranował pilot 12. *Staffel*.

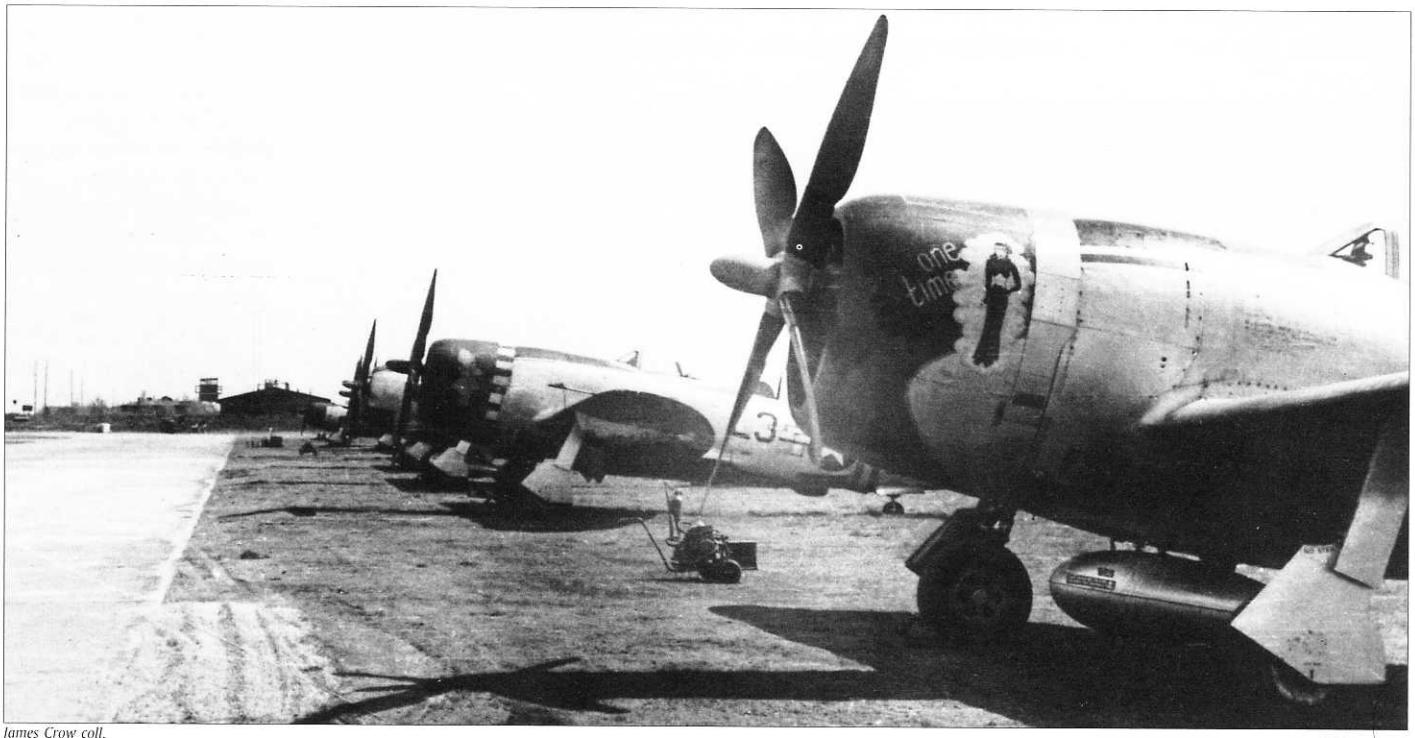
Tymczasem gospodarze lotniska w Metz-Frescaty od rana realizowali swój stały „grafik". 387. FS zdążył wykonać już pierwsze zadanie – atak na cele kolejowe w okolicy St. Ingbert – i wracał do bazy, a 388. FS kierował się na patrol ofensywny (*armed recce*) w rejonie Homburga, kiedy oba dywizjony wezwano do obrony własnego lotniska. Na pasie startowym Y-34 właśnie rozgrzewały silniki samoloty 386. FS,

tackers' main target area, but was high on their priority list. In this sector of the front, on the very same day, Germans launched the Operation "Nordwind", which was to give some respite to their hard-pressed troops in the Ardennes. Hence, as many as three *Gruppen* of JG 53 were tasked with knocking the Metz-Frescaty airbase and its occupants out of action. The pilots of III. *Gruppe* were the first ones of their *Geschwader* to realize that, far from their expectations, the day-after hangover did not ground the allied air force. Shortly after take-off from their base in Kirrlach, somewhere between Kaiserslautern and Pirmasens, the low-flying '109s of III./JG 53 were bounced by orange-tailed Thunderbolts of 358th FG. The badly mauled *Gruppe*, forced to jettison their drop tanks, turned for home. In this skirmish it lost nine machines (all nine pilots safely bailed out, fortunately for them before crossing the front-line). At the end of the day 358th FG tallied 15 victories, including 13 by one squadron, 367th FS (Lt. Wayne E. Owens scored three). On the other hand, during the morning scrap with III./JG 53 the Americans lost only one Thunderbolt, rammed by a pilot of 12. *Staffel*.

Meanwhile, at Metz-Frescaty it was a usual busy day. 387th FS just completed its first morning mission – interdicting railway traffic in St. Ingbert area – and was heading back to base, whilst 388th FS flew out on an armed 'recce' around Homburg, when both squadrons were urgently called back. It was 09:30 and machines of 386th FS were just lining up on the runway prior to take-off, when Messerschmitts of the JG 53's two remaining *Gruppen* flashed above Y-34 with guns blazing. The losses on the

Rząd Thunderboltów z 513. FS/406. FG na lotnisku w Lechfeld. Na pierwszym planie P-47D-30-RE („4P-X", n/s 44-20435).

A line-up of Thunderbolts of 513th FS / 406th FG at Lechfeld. In the foreground P-47D-30-RE ("4P-X", s/n 44-20435).



James Crow coll.

kiedy ok. godziny 09:30 nad lotnisko wpadły Messerschmitty pozostałych dwóch *Gruppen* JG 53, zasypując ogniem stojące na ziemi Thunderbolty. Straty w sprzęcie były znaczne: 386. FS stracił aż 19 maszyn, 387. FS kolejne dziesięć, a 388. FS jedną. Wezwane na pomoc Thunderbolty z 387. i 388. FS przybyły nad Metz-Frescaty za późno i pomimo pościgu nie wzięły udziału w starciu. Tym niemniej, dostarczenie do 365. FG trzydziestu nowych samolotów nie stanowiło dla Amerykanów większego problemu, podczas gdy pułk JG 53 w trakcie całej operacji stracił kilkunastu pilotów.

Kiedy na przyfrontowych lotniskach obie walczące strony robiły rachunek strat i zysków po noworocznej bitwie, w Anglii nastąpiły istotne zmiany w ostatnich dwóch jednostkach 8. AF wciąż latających na P-47. 31 grudnia 1944 roku, w trakcie eskorty ciężkich bombowców nad Hamburg, Cpt. Julius Maxwell z 84. FS (78. FG) dostrzegł lecącego przed siebie samotnego Fw 190, jakby niepomnego toczącej się wokół wojny, i bezceremonialnie zestrzelił go zanim Niemiec zdążył zareagować. Było to ostatnie zwycięstwo 78. FG na Thunderbolcie. Jednostka, latająca już od miesiąca w mieszanych formacjach Mustangów i Thunderboltów, wykonała swoją ostatnią misję na P-47 następnego dnia, 1 stycznia 1945 roku. Do czasu przezbrojenia na P-51 pilotom 78. FG uznano zniszczenie 239,5 samolotów Luftwaffe w powietrzu i 142 na ziemi. W tym samym okresie 78. FG straciła 167 pilotów. Dziesięciu pilotów jednostki miało na koncie ponad pięć zestrzeleń. Kiedy 78. FG zdawała swoje Thunderbolty, na czele listy asów jednostki wciąż widniało nazwisko nieżyjącego już wówczas Maj. Quince Browna z 84.

James Crow coll.

P-47D-30-RA („L3-A", n/s 44-33373) z 512. FS/406. FG.

P-47D-30-RA ("L3-A", s/n 44-33373) of 512th FS/406th FG.

ground were serious, albeit in machines only: the 386th wrote off 19 of its Thunderbolts, the 387th another ten and 388th FS one. The two squadrons, summoned back to repel the attack, arrived too late to intervene. Nonetheless, delivering 30 new machines to 365th FG was well within the Americans' logistic capabilities and it didn't take more than a couple of days, while JG 53 lost 18 pilots, including ten KIA.

While, in the wake of the New Year's battle, both sides fighting along the frontline were weighing gains against losses, in England momentous events were taking place in both VIII Fighter Command's outfits still flying Thunderbolts. On the last day of 1944, during an escort

AFHRA

Stacja rozrządowa w Neumarkt in der Oberpfalz niedaleko Norymbergi po wizycie Thunderboltów XIX TAC, złożonej 10 kwietnia 1945 roku.

Marshalling yards at Neumarkt in der Oberpflatz near Nuremberg visited by Thunderbolts of XIX TAC on 10th April 1945.

FS (12,5 zwycięstwa, nie licząc samolotów zniszczonych na ziemi), który we wrześniu 1944 roku został zestrzelony przez *Flak*, schwytany i zamordowany w nie do końca jasnych okolicznościach.

Dwa dni później do bazy 56. FG w Boxted dotarł pierwszy P-47M. Dzięki nowym Thunderboltom ta wyborowa jednostka miała, przynajmniej w zamyśle, wyrównać swoje szanse w rywalizacji z Mustangami. P-47M był hybrydą płatowca P-47D z nowym silnikiem R-2800-57 (C), przeznaczonym dla wciąż niegotowego P-47N. Miał być też mile widzianym wsparciem dla pilotów, którzy coraz częściej walczyli z dysponującymi świetnymi osiągami „długonosymi" Focke-Wulfami 190D, nie wspominając o odrzutowcach Luftwaffe. Jednak nieustające kłopoty z silnikami nowej wersji Thunderbolta sprawiły, że do łask szybko wróciły sprawdzone w boju P-47D, na których 56. FG latała jeszcze do marca.

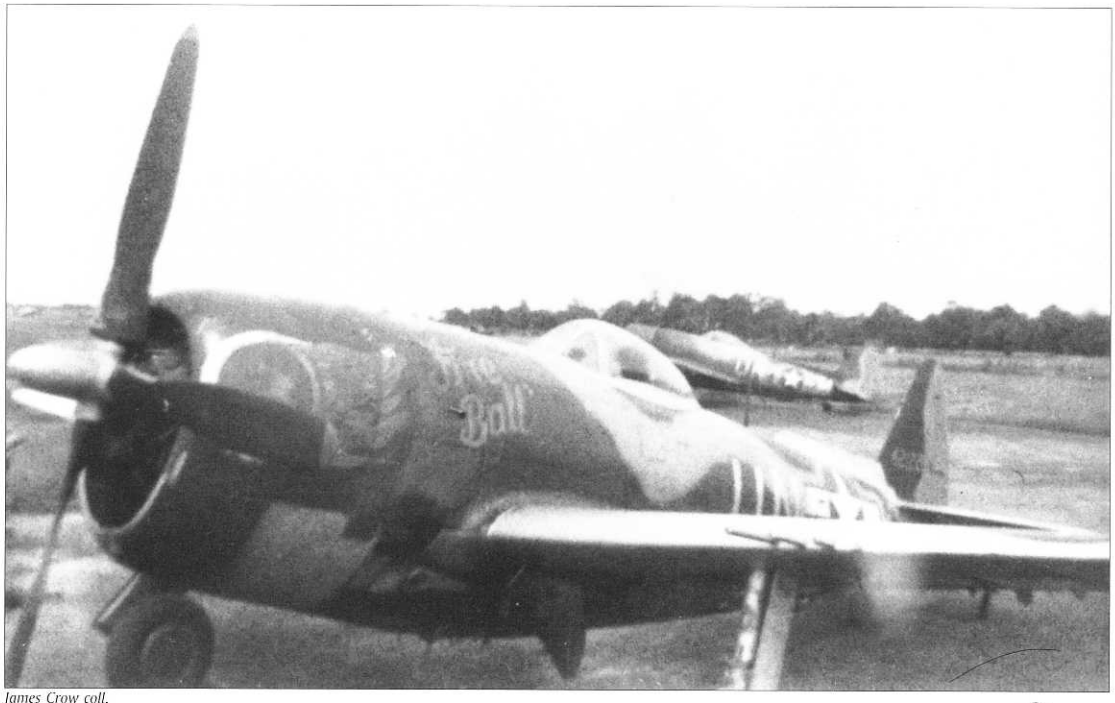
14 stycznia 1945 roku, kiedy 8. AF wysłała nad cele w środkowych Niemczech armadę 911 ciężkich bombowców w eskorcie 860 myśliwców, bezchmurne niebo nad Europą stało się jednym wielkim polem bitwy. Przeciwko nim Niemcy, którzy dwa tygodnie wcześniej ponieśli ciężkie straty w czasie operacji „Bodenplatte", zdołali jeszcze zgromadzić około 250 myśliwców. Lista potwierdzonych zwycięstw myśliwców USAAF z tego dnia wygląda jak zbiorowy nekrolog *Jagdwaffe* – 161 zestrzeleń! Tego rekordowego wyniku do końca wojny już nie pobito. Straty Amerykanów zamknęły się liczbą 17 bombowców i 11 myśliwców.

56. FG, ostatnia jednostka 8. AF latająca jeszcze na P-47, też miała swój udział w tym wielkim zwycięstwie. W pobliżu Magdeburga piloci 56. FG starli się z dużą formacją Focke-

mission to Hamburg, Cpt. Julius Maxwell of 84th FS (78th FG) spotted a lone Fw 190 ahead of him, flying negligently straight and level, and quickly dispatched him in flames. It was to be 78th FG's last victory scored on Thunderbolts. The group, flying mixed formations of Thunderbolts and Mustangs since previous month, flew its last P-47 mission on 1st January 1945. Until conversion to Mustangs, 78th FG was credited with the destruction of 239.5 Luftwaffe aircraft in the air and 142 on the ground. During the same period it lost 167 men. Ten of the unit's pilots tallied at least five victories. The top scoring ace of the 78th FG at that time was still the late Maj. Quince Brown of 84th FS (12.5 aerial victories), who in September 1944 was brought down by Flak, captured and murdered.

Two days later, first P-47Ms arrived at the 56th FG's base in Boxted. It was duly expected that the Republic's latest product would give the famed 'Wolfpack' an edge over Mustang outfits of the 8th AF. In a sense, the P-47M was a hybrid of P-47D airframe with the new R-2800-57 (C) powerplant, designed for the still not completed P-47N. The enemy was also upgrading its fighter force and every extra mile per hour was welcome when it came to tangling with 'long-nosed' Focke-Wulf Fw 190Ds, not to mention jets. However, persistent problems with the new mounts forced the 56th to fly their battle-proven P-47Ds until March.

On 14th January 1945, when the Mighty Eighth dispatched 911 of its heavy bombers escorted by 860 fighters against targets in central Germany, the cloudless sky over western Europe turned into one huge battlefield. Against such an overwhelming force the German fighter arm, badly bloodied only two weeks earlier dur-



P-47M-1-RE *Fire Ball* („UN-K", n/ser 44-21225) z 63. FS/56. FG, na którym latał Lt. Philip Kuhn; Boxted, Anglia, wiosna 1945 roku.

P-47M-1-RE *Fire Ball* ("UN-K", s/n 44-21225) of 63rd FS/56th FG, the regular mount of Lt. Philip Kuhn; Boxted, UK, spring 1945.

James Crow coll.

James Crow coll.

P47M-1-RE *Josephine My Flying Machine* („LM-X", n/s 44-21199) z 62. FS/56. FG, na którym latał Lt. Leo Butiste

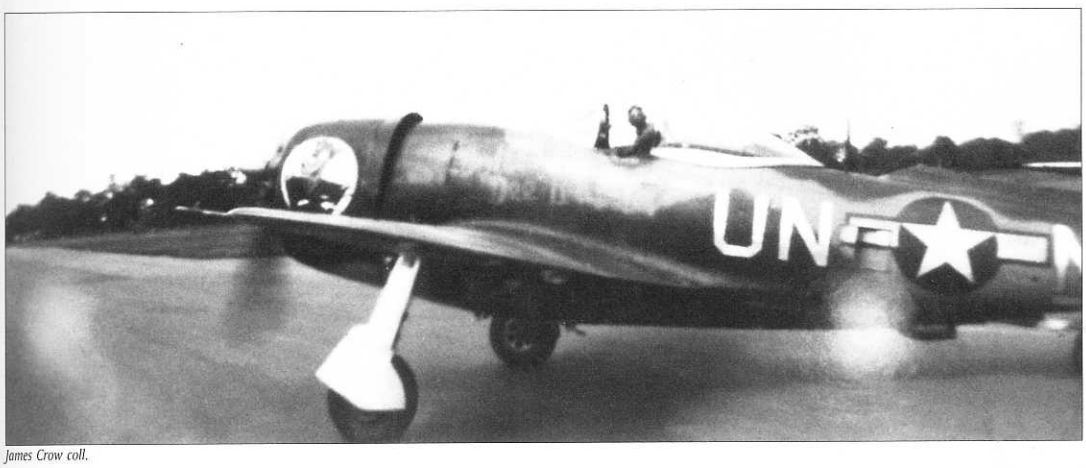
P47M-1-RE *Josephine My Flying Machine* ("LM-X", s/n 44-21199) of 62th FS/56th FG, flown by Lt. Leo Butiste

Wulfów 190, osłanianych z góry przez Messerschmitty 109. Za cenę jednego pilota jednostka odniosła jedno ze swoich ostatnich spektakularnych zwycięstw nad Luftwaffe – 19 zestrzeleń. Aż pięć z nich zapisał na swoje konto Cpt. Felix „Willy" Williamson z 62. FS – kolejny „as w jeden dzień" w 56. FG.

Tego samego dnia (14 stycznia), kiedy 56. FG po raz kolejny gromiła Luftwaffe, po stronie strat Amerykanie musieli zapisać połowę z tuzina myśliwsko-bombowych Thunderboltów z 397. FS (368. FG), zaskoczonych w pobliżu Neustadt przez mieszaną formację ok. 50 Messerschmittów 109 i Focke-Wulfów 190. Dwa P-47, zestrzelone na południe od Karlsruhe, zgłosił Hptm. Alfred Hammer, *Gruppenkommandeur* IV./JG 53. Z dala od chwały i wygody jednostek 8. AF, operujących ze stałych baz w Anglii, koczujący na przyfrontowych lotniskach piloci Thunderboltów 9. AF dzień po dniu nękali wroga wypadami na jego zaplecze. Lokalna przewaga liczebna i taktyczna przeciwnika w powietrzu nie była ich jedynym zmartwieniem. Na przełomie 1944/45 roku rozciągnięte linie zaopatrzeniowe aliantów powodowały nieoczekiwane utrudnienia. Jednym z nich był zakaz... odrzucania dodatkowych zbiorników, których zaczynało brakować. Piloci niechętnie przyjęli to zalecenie, obawiając się – nie bez powodu – że jedno trafienie w pusty, wypełniony oparami paliwa zbiornik spowoduje eksplozję całego samolotu.

ing "Bodenplatte", managed to muster some 250 machines. The list of victories credited to USAAF fighter pilots on that day looks like the *Jagdwaffe's* collective obituary – 161 shot down! This score remained unsurpassed until the end of the war. American losses on that day amounted to 17 bombers and 11 fighters. 56th FG had its noteworthy share in this great victory. Near Magdeburg the 'Wolfpack' pilots ran into a big gaggle of Fw 190s with a top cover of Bf 109s. For the loss of one of their own, the 56th scored 19, including five by Cpt. Felix "Willy" Williamson of 62nd FS – one more „ace in a day" in 56th FG.

Down on the deck, however, things were not always going as smoothly. On the very same 14th January, 397th FS (of 368th FG) lost half of its strength in a matter of minutes when near Neustadt the squadron was bounced by an estimated force of fifty '109s and '190s, which flamed six Thunderbolts. Two P-47s, shot down south of Karlsruhe, were claimed by Hptm. Alfred Hammer, *Gruppenkommandeur* IV./JG 53. Far from the accolade and relative comfort of the 8th AF fighter units stationed in UK, the fighter-bomber pilots of 9th AF, camped in mud and cold of forward landing grounds, fought a little publicized war of their own both in the air and on the ground. Skirmishes with the enemy, which occasionally outnumbered them even five to one, where not their only worry. At the turn



James Crow coll.

P-47M-1-RE *Dottie Dee II* („UN-M", n/ser 44-21150) z 63. FS / 56. FG, na którym latał Cpt. Charles T. McBath; Boxted, Anglia, wiosna 1945 roku.

P-47M-1-RE *Dottie Dee II* („UN-M Bar", s/n 44-21150) of 63rd FS / 56th FG, flown by Cpt. Charles T. McBath; Boxted, UK, spring 1945.

Na początku 1945 roku Thunderbolty 9. AF zaczęto wyposażać w nową, jeszcze potężniejszą broń. Zamiast starych bomb z trotylem, w arsenale P-47 pojawiły się bomby wyraźnie oznaczone namalowanym na korpusie pasem, wypełnione heksogenem (RDX) lub tritonalem (mieszanka 80% trotylu i 20% sproszkowanego aluminium). Dodatkowe oznaczenie farbą stosowano ku przestrodze personelu naziemnego, przyzwyczajonego do beztroskiego zrzucania z rampy pozbawionych zapalników bomb starego typu. Nowe mieszanki nie lubiły wstrząsów; o bombach wypełnionych tritonalem mówiono, że mogły eksplodować w każdej chwili. Z kolei piloci musieli zrzucać nowy typ bomb z większego pułapu – ich eksplozje były znacznie potężniejsze niż w przypadku użycia samego trotylu.

W tym czasie nieporęczne, rurowe wyrzutnie rakietowe typu *bazooka*, montowane po trzy pod każdym skrzydłem P-47, zaczęto zastępować pięciocalowymi (kaliber 127 mm) rakietami typu HVAR. Rakiety jako broń przeciwpancerna były niewątpliwie potężnym orężem w rękach pilotów myśliwców bombardujących, używanym z doskonałym efektem m.in. przez brytyjskie Typhoony, ale nie wszystkim pilotom Thunderboltów przypadły one do gustu. Lt. Robert Brulle z 366. FG wspominał:

„Kiedy odpalaliśmy rakiety, praktycznie znikały z oczu zasłonięte przez silnik i nawet nie było widać, gdzie poleciały. Po prostu nie mogłem nimi w nic trafić. Później, dokładnie 30 marca (1945 roku – przyp. autora), wysłano nas na szkolenie. [Dzięki niemu] moja celność poprawiła się o tyle, że mogłem trafić w cel, jeśli podleciałem dostatecznie blisko. W trakcie lotów bojowych, w ogniu artylerii przeciwlotniczej, nie sądzę, żeby udało mi się trafić nimi w cokolwiek poza celem tak wielkim, jak dom czy barka rzeczna"[5].

[5] R.V. Brulle, op.cit., s. 133.

of the year the Allies' overstretched supply lines led to a previously unimaginable order of... bringing back drop tanks, which were in short supply. This put additional strain on pilots who were duly afraid that one hit in an empty yet full of volatile fumes tank would blast their aircraft to pieces.

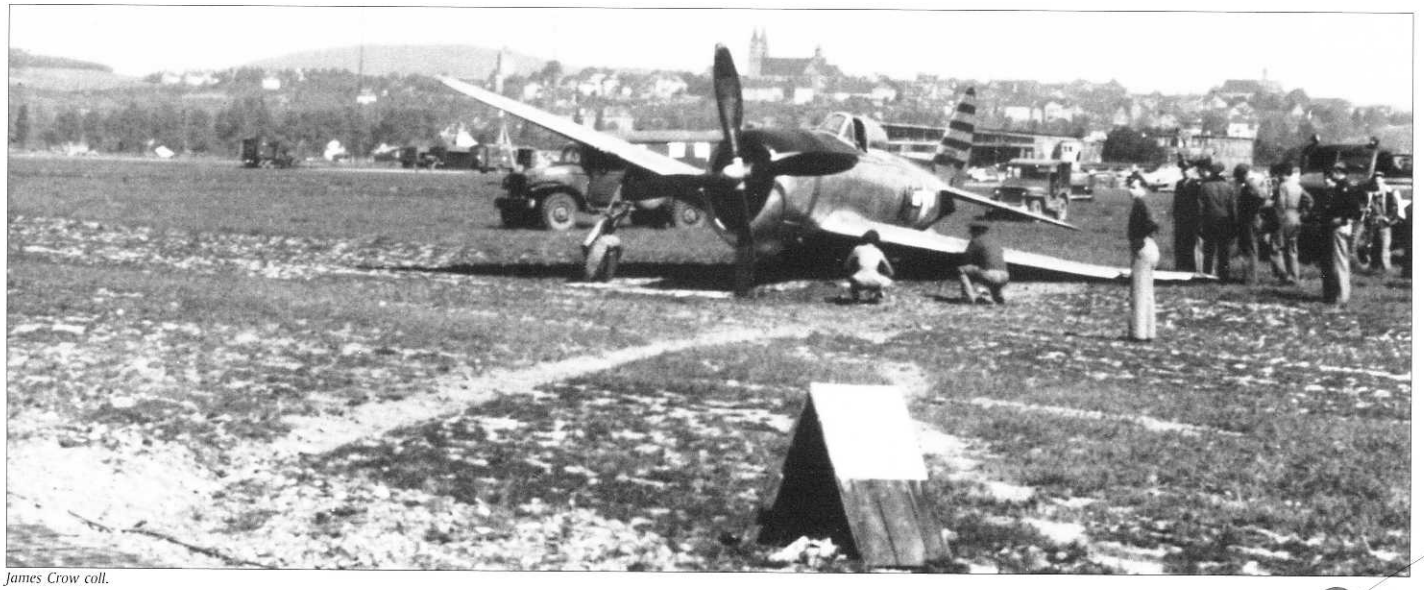
In early 1945 Thunderbolt units of 9th AF began to receive a new, even more powerful weapon. The old TNT bombs gradually phased out in favour of bombs loaded with hexogen (RDX) or tritonal (a mixture of 80% TNT and 20% aluminium powder). The two latter ones were distinctively marked with colour bands painted on their steel casings. The colour bands served as a warning to ground personnel, used to careless handling of the old-type fuseless bombs. The new mixtures did not like to be kicked off the back end of trucks to fall to the ramp or ground. Apparently, a tritonal bomb could go off any time if mishandled. Pilots, in turn, had to remember to drop them from a higher altitude to ensure clearance of bomb fragments – their explosions were much more powerful than those of the old 'TNT jobs'.

Around that time the unwieldy, bazooka-type rocket launchers, mounted in bundles of three under wings (which came into use shortly after D-Day), were being replaced by light and convenient zero-length launchers firing HVAR (High Velocity Air Rocket) 4.5 inch missiles. These were usually carried in conjunction with two 500-lb bombs. Rockets could be very lethal against enemy armour, as was demonstrated by the British flying their famed Typhoon fighter-bombers, but not all P-47 pilots took the liking of them. Lt. Robert Brulle of 366th FG reminisced:

"When we fired the rockets, they almost disappeared below the nose, making it hard to even see where they went. I just couldn't hit anything with them. Later, on 30 March [1945 – author's note] to be exact, they finally sched-

P-47D z 86. FG ze złamaną lewą golenią podwozia.

This P-47D of 86th FG experienced a minor prang during taxiing when the port landing gear strut collapsed.

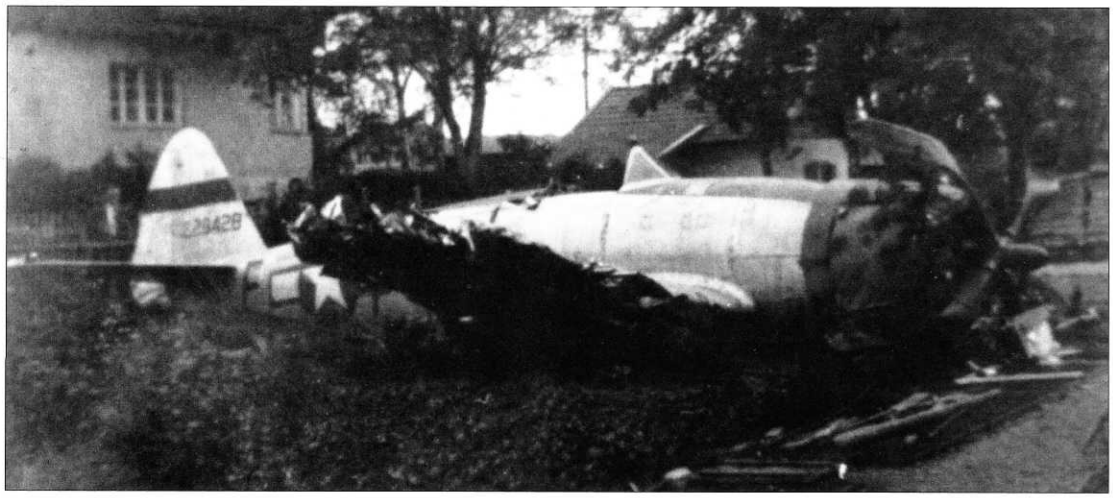


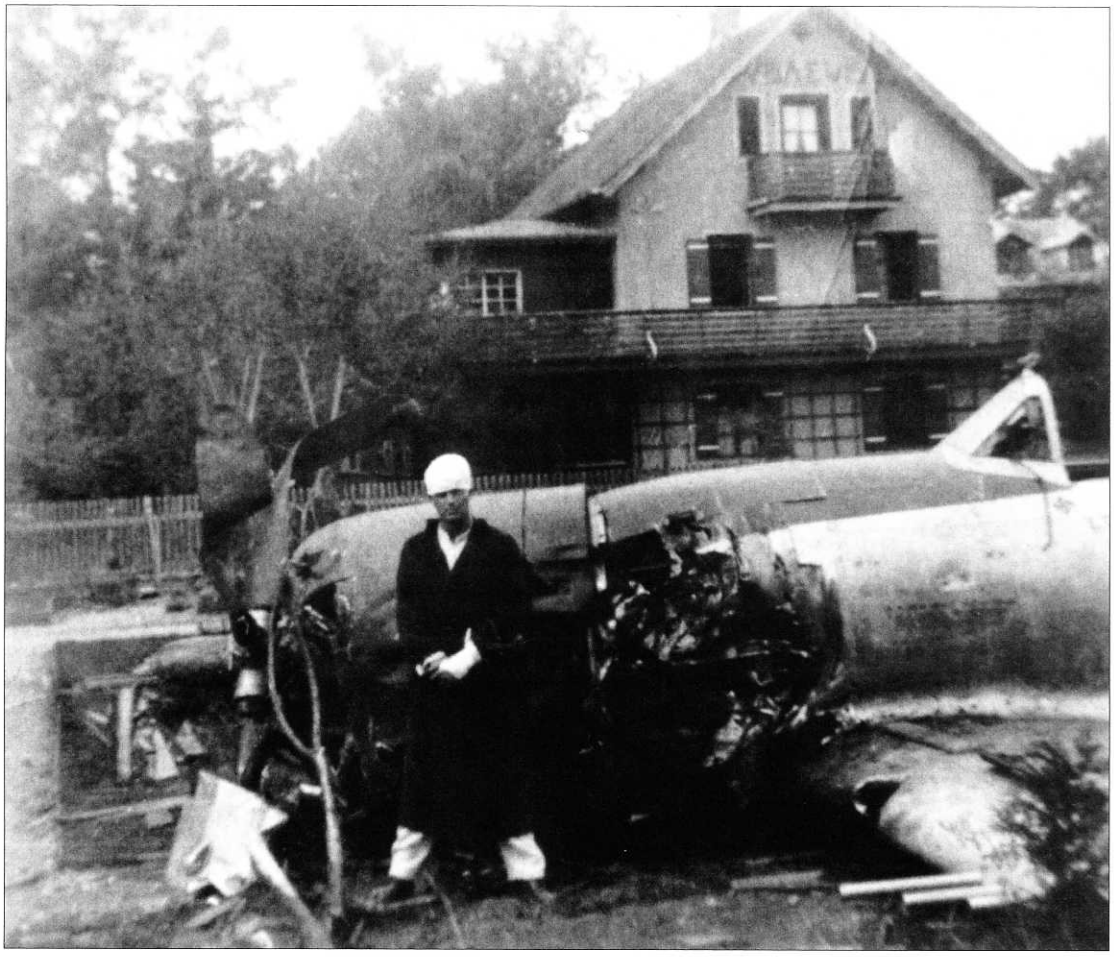
James Crow coll.

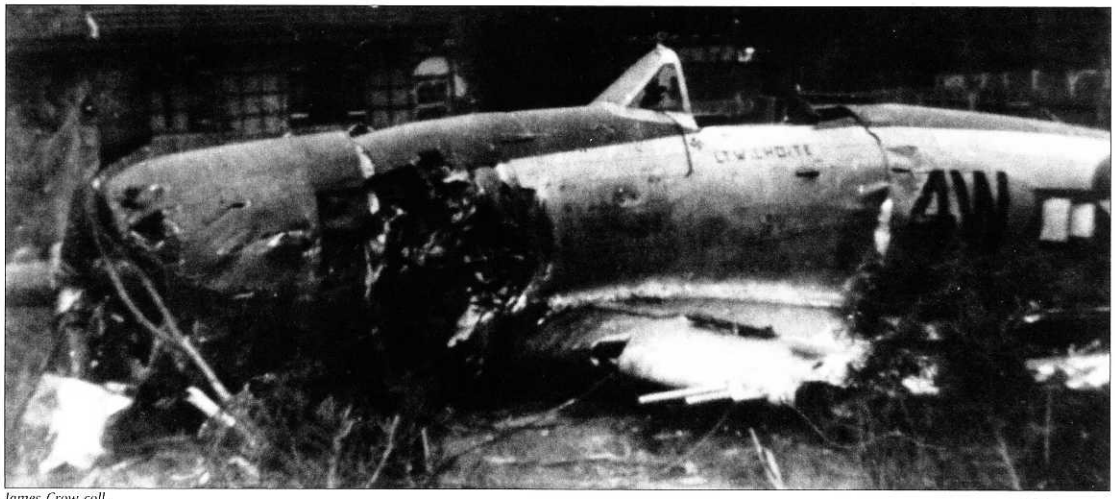
James Crow coll.

Ten P-47M-1-RE (n/s 44-21175) z 63. FS/56. FG, na którym latał Lt. Paul C. Dawson, początkowo nosił oznaczenie kodowe „UN-D". W czerwcu 1945 roku został przemalowany na Wystawę Zwycięstwa w Paryżu, otrzymując oznaczenia kodowe „UN-Z" legendarnego pierwszego dowódcy 56. FG Col. Huberta Zemkego i adekwatny napis: „Zemke's Wolfpack, 56th Fighter Group" oraz „Over 1000 E.A. destroyed" (ponad 1000 nieprzyjacielskich samolotów zniszczonych). Sam Zemke nigdy nie latał na P-47M – jeszcze w sierpniu 1944 roku przejął dowodzenie 479. FG, która używała P-38, a następnie P-51. W październiku 1944 roku dostał się do niewoli.

This P-47M-1-RE (s/n 44-21175) of 63rd FS/56th FG, was initially flown by Lt. Paul C. Dawson and coded "UN-D". In June 1945 it was repainted for the victory exposition, held under the Eiffel Tower in Paris, to represent Col. 'Hub' Zemke's "UN-Z". Additionally the machine was adorned with 56th FG's wartime achievements. The inscriptions read: "Zemke's Wolfpack, 56th Fighter Group" and "Over 1000 E.A. destroyed". As a matter of fact, Col. Zemke never flew the P-47M. In August 1944 he left 56th FG to assume command of 479th FG, where P-38s and subsequently P-51s were in use. In October 1944 he ended up as a PoW.







Powojenna nuda i brawura mogły być nie mniej niebezpieczne niż nieprzyjaciel. 19 maja 1945 roku ten P-47D-26-RA („4W-F", n/s 42-28428) z 406. FS/371. FG zahaczył o powierzchnię jeziora Bodensee na granicy Niemiec i Szwajcarii w trakcie straszenia załogi żaglówki. Pilotujący go Lt. Denison Neale lądował awaryjnie na brzegu, kompletnie rozbijając samolot (w dodatku nie swój – na kadłubie pod kokpitem, obok pojedynczej swastyki, widoczne nazwisko prawowitego „właściciela": Lt. Harris Wilhoite). Ta przygoda kosztowała porucznika Neale 32 szwy na głowie.

Post-war misadventures. The boredom and bravado could prove no less dangerous than the enemy had been. On 19th May 1945 this P-47D-26-RA ("4W-F", s/n 42-28428) of 406th FS / 371st FG brushed the surface of the Bodensee Lake, on Germany-Switzerland border, while buzzing a yacht. This self-inflicted damage forced Lt. Denison Neale to belly in on the bank of the lake. The demolished machine was actually not his (the owner's name: Lt. Harris Wilhoite can be seen under cockpit next to a single swastika). This prang cost Lt. Neal 32 stitches on his head.

James Crow coll.

Sposób montowania rakiet pod skrzydłami powodował też inną, istotną niedogodność. Zanim pilot odpalił wszystkie rakiety, nie mógł strzelać ze skrzydłowych kaemów, gdyż sypiące się w dół łuski i ogniwa taśm amunicyjnych mogły pozrywać kable przewodzące elektryczny impuls do odpalenia rakiet. W przypadku ataku bombami z lotu nurkowego piloci Thunderboltów zwykle strzelali długimi seriami w stronę celu przed ich zrzutem, by zmusić obsługę działek plot. do ukrycia się lub przynajmniej utrudnić jej celowanie.

Chociaż po pogromie z 14 stycznia Luftwaffe rzadko już kiedy próbowała atakować formacje ciężkich bombowców 8. AF, potyczki z myśliwsko-bombowymi Thunderboltami 9. AF, często zacięte i wyrównane, trwały nadal. 16 stycznia, niedaleko Worms, 365. FG stoczyła pojedynek z myśliwcami ze stacjonującej w pobliskim Darmstadt-Griesheim I./JG 4. Po tej walce „Hell Hawks" dość entuzjastycznie zgłosili 13 zestrzeleń, ale w sumie uznano im tylko pięć. Z kolei Niemcy rościli sobie prawo do dwóch zestrzeleń i tyle samolotów faktycznie 365. FG straciła (obaj piloci trafili do niewoli).

22 stycznia 1945 roku diametralna poprawa pogody w rejonie Ardenów, podobnie jak w dniach 23-27 grudnia 1944 roku, sprowadziła Niemcom na głowy hordy Thunderboltów z IX i XIX TAC (*Tactical Air Command*). O ile w grudniu kilkudniowa powietrzna ofensywa zatrzymała niemieckie natarcie w kierunku Mozy i ocaliła obrońców oblężonego Bastogne, miesiąc później celem zmasowanych ataków myśliwców bombardujących było niedopuszczenie do wycofania się pobitego przeciwnika za umocnienia Wału Zachodniego. Gen. Patton, którego czołgi jako pierwsze przebiły się do Bastogne (26 grudnia 1944 roku), ujął zaistniałą sytuację lapidarnie: „Szkopy wsadziły łeb do maszynki do mięsa, a ja trzymam w ręce korbkę od tej maszynki". Faktycznie, 22 stycznia wspierające jego 3. Armię Thunderbolty z XIX TAC zadały wycofującym się niemieckim dywizjom straty, które pod koniec dnia osiągnęły rozmiary słynnego pogromu spod Falaise w Normandii.

uled some training sessions on a practice range. They released one squadron per day from combat flying for rocket practice. Accuracy improved to where I could hit the target if I got close enough. Under combat conditions, with flak flying around, I don't think I ever hit anything but a large target, like a barge or house"[5].

Mounting rocket launchers under wings had another serious drawback – since the machine-gun belt links and shell casings could easily tear the rocket-firing wires, rockets had to go first. This was against the usual practice of firing long bursts on the way down during dive-bombing runs, just to keep the AA gunners' heads down or at least spoil their aim.

Although after its abject defeat of 14th January the Luftwaffe rarely dared to challenge the 8th AF's 'heavies' and their escorts, clashes with 9th AF's fighter-bomber Thunderbolts continued. On 16th January, in the vicinity of Worms, 365th FG scraped with I./JG 4, stationed in nearby Darmstadt-Griesheim. The 'Hell Hawks' claimed 13 but were credited with five. On the other hand, the Germans claimed only two and indeed that many Thunderbolts fell to their guns (both pilots made POWs).

On 22nd January 1945 the usually murky, overcast skies over the Ardennes again cleared up. For the already beleaguered German troops in the area such a drastic improvement of weather conditions, just like during Christmas days of the previous year, meant that swarms of Thunderbolts of IX and XIX TACs (Tactical Air Commands) would be after them from dawn till dusk. Whilst the aerial offensive of the previous December effectively stopped the Germans' bold dash towards the Meuse and saved the defenders of Bastogne, a month later Thunderbolts were let loose to interdict the retreating enemy and prevent his escape behind the fortifications of the Westwall. Gen. Patton, whose tanks were first to break through to the besieged Bastogne on 26th December 1944, elo-

[5] L. Brulle, op. cit., s. 133.

James Crow coll.

P-47 o kodzie bocznym „B2-Z" z 390. FS / 366. FG po lądowaniu z wciągniętym podwoziem w Fritzlar, 1 czerwca 1946 roku.

This P-47 coded "B2-Z" of 390th FS / 366th FG belly-landed at Fritzlar on 1st June 1946.

James Crow coll.

Thunderbolty 86. FG niszczone na lotnisku w Schweinfurcie przed powrotem personelu jednostki do Stanów Zjednoczonych w lutym 1946 roku. W tle widoczny P-38 Lightning, który – sądząc po czerwono-białych pasach na ogonie – został „przygarnięty" przez 86. FG.

Thunderbolts of 86th FG salvaged at Schweinfurt air base before the unit's return to States in February 1946. Of note is the P-38, seen in the background, with distinctive 'candy stripes' over its tail fins. Apparently, it was found abandoned by some U.S. unit and adopted by the 86th as a 'hack'.

Rankiem jeden z pilotów 362. FG wypatrzył w okolicy Prüm skupisko taborów 6. Pancernej Armii SS, oszacowane na 1500 pojazdów! Niedługo później rozpoznanie lotnicze doniosło o kolejnej grupie kilkuset niemieckich pojazdów, stłoczonych w oczekiwaniu na przeprawę przez rzekę Our, na granicy Luksemburga i Niemiec, przez jeden z nielicznych ocalałych w okolicy mostów w Dasburgu. W tym miejscu do końca dnia 368. FG zgłosiła zniszczenie 422 pojazdów mechanicznych wroga. W tym czasie Thunderbolty 362. FG systematycznie zmieniały gigantyczny „parking" pod Prüm w dymiące złomowisko, zgłaszając na koniec dnia zniszczenie 312 pojazdów, 11 czołgów, sześciu pojazdów opancerzonych i kilkudziesięciu dział. Nad Prüm sprowadzono również pozostałe jednostki Thunderboltów z XIX TAC gen. Waylanda: 405. FG (która, według zgłoszeń pilotów, pozbawiła niemiecką armię środków transportu w ilości 179 sztuk) i 406. FG (kolejne 119). W ogniu artylerii przeciwlotniczej najwyższe straty poniosła 362. FG, która straciła czterech pilotów (trzech z nich poległo). Również Thunderbolty IX TAC gen. Quesady spędziły pracowicie 22 stycznia. 366. FG wzięła na cel Prüm,

quently summed it up: "The Kraut stuck his head in a meat grinder. And this time I've got hold of the handle". Very much so, Thunderbolts of XIX TAC, which had been spearheading his Third Army so competently, on 22nd January 1945 inflicted enemy casualties proportional only to the tremendous carnage in the Falaise pocket.

Early in the morning near Prüm one of 362nd FG's pilots detected a concentration of various transports belonging to the elite 6th SS Panzer Army, estimated at 1500 vehicles! Shortly afterwards a photo-reconaissance aircraft brought back news of another group of German vehicles, counting several hundred, in Dasburg (at the German-Luxembourg border), stuck in a huge traffic-jam at one of the few surviving bridges spanning the Our river. This congregation was taken care of by 368th FG, which by the end of the day claimed 422 mechanised transports destroyed. Meanwhile 362nd FG systematically turned the SS "parking lot" at Prüm into a huge, smouldering junkyard, claiming 312 vehicles, 11 tanks, 6 armoured carriers and dozens of artillery pieces before the day was out. Other Thunderbolt outfits of Gen. Way-

James Crow coll.

SDAM coll.

P-47B (n/s 41-5930) w locie. Samolot w ostatecznej konfiguracji seryjnych P-47B.

P-47B (s/n 41-5930) in flight. This aircraft represents the ultimate appearance of the evolved P-47B.

zgłaszając zniszczenie m.in. 294 ciężarówek i 16 transporterów opancerzonych, podczas gdy 404. FG atakowała oba wykryte skupiska pojazdów, pod Prüm i w okolicy mostu w Dasburgu[6].

Chociaż walka z odrzutową *Wunderwaffe* była siłą rzeczy domeną Mustangów z powodu ich olbrzymiego zasięgu operacyjnego, działające głównie nad liniami frontu Thunderbolty 9. AF również uzbierały imponującą listę zestrzeleń odrzutowców. Spośród pilotów 9. AF pierwsze dwa zapisali na swoje konta Lt. Oliven Cowan z 365. FG i Lt. David Fox z 366. FG, oba wywalczone 22 lutego 1945 roku.

Tego dnia ruszyła operacja „Clarion" – zmasowany atak połączonych sił RAF oraz amerykańskich 8., 9. i 15. Armii Lotniczych na system transportowy – rzeczny, kolejowy i drogowy –

[6] Na podstawie: D.S. Parker, *To Win The Winter Sky* (rozdział XXIII „Slaughter at Dasburg").

land's XIX joined in over Prüm – 405th FG reported destruction of 179 German vehicles and 406th FG another 119. The 362nd FG hit hardest but also suffered most, losing four of its pilots to Flak (three of them perished). The targets in both areas were so plentiful that they were shared with Gen. Quesada's IX TAC. 366th FG targeted the area around Prüm, claiming 294 trucks and 16 armoured carriers knocked out, while 404th FG split its forces to tackle both enemy concentrations at Prüm and by the bridge in Dasburg[6].

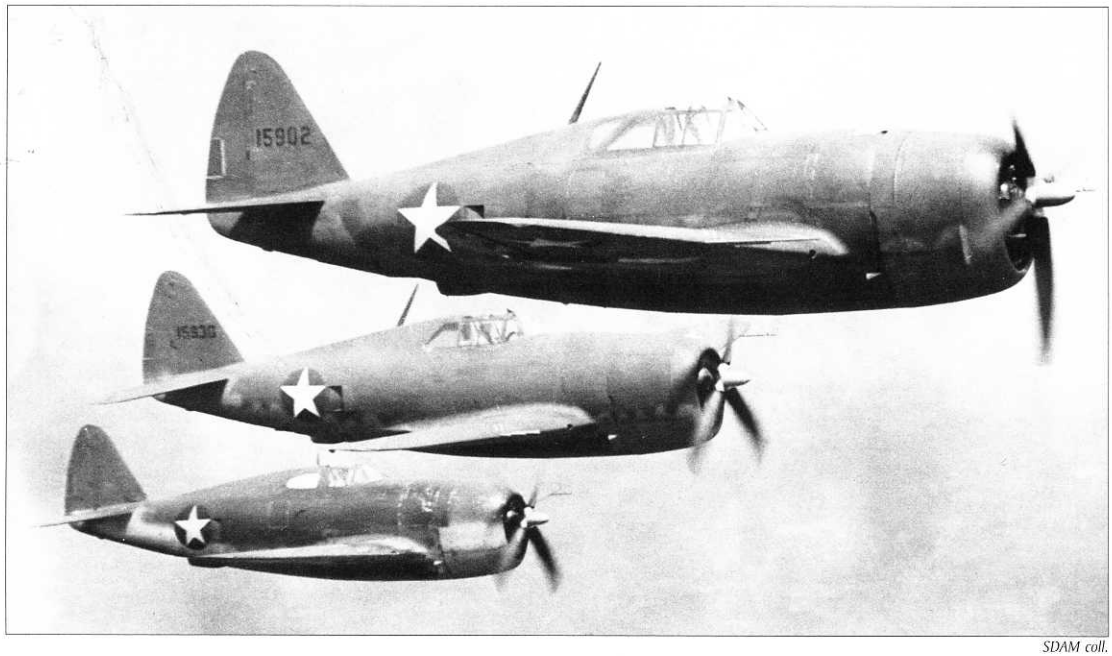
Although battling the jet *Wunderwaffe* was, by the force of things, the domain of 8th AF's Mustangs due to their outstanding range, also 9th AF's Thunderbolts racked up an impressive score of 'jet victories'. First two were chalked

[6] Based on excellent book by D.S. Parker, *To Win The Winter Sky* (chapter XXIII "Slaughter at Dasburg").

SDAM coll.

P-47B (n/s 41-5931) w locie. Widać charakterystyczny, nachylony do przodu maszt antenowy. W 1944 roku pozostające w służbie P-47B przekwalifikowano na RP-47B (R od „Restricted from combat use").

P-47B (s/n 41-5931) in flight. Note the characteristic antenna mast slanted forward. In 1944 the remaining P-47Bs still in service were re-designated the RP-47B (where the letter 'R' stood for 'Restricted from combat use')



SDAM coll.

Formacja P-47B w locie. Widoczny na pierwszym planie egzemplarz s/n 41-5902 ma dodatkowe okna po bokach grzbietu kadłuba i płaską przednią szybę wiatrochronu. Te dodatkowe okna otrzymało pierwszych 11 seryjnych P-47B. Trzeci samolot w tej formacji to prototyp XP-47B.

A formation of P-47Bs in flight. The s/n 41-5902 in the foreground is equipped with one-piece, flat windshield and additional rear-vision glazing aft of the cockpit. These glazings were present on the first 11 serial P-47Bs. The second aircraft is the XP-47B prototype.

na terenie III Rzeszy. Efekty były miażdżące. Dla przykładu, tylko tego jednego dnia 404. FG zniszczyła 25 lokomotyw, 124 wagony kolejowe oraz zerwała tory w 24 miejscach. Tego dnia Lt. Oliven Cowan, prowadzący sekcję białą (*white flight*) z 388. FS (365. FG), odebrał meldunek kontroli naziemnej o czterech Me 262 ostrzeliwujących wojska alianckie na autostradzie w okolicy Düren; jego cztery Thunderbolty były w pobliżu. Kiedy po chwili spostrzegli w dole odrzutowce, Cowan pchnął dźwignię przepustnicy do końca i z wysokości ponad 3000 metrów ruszył w dół. Po chwili prędkościomierz jego P-47 wskazywał ponad 500 mil na godzinę (800 km/h). Pilot Me 262 z KG 51 nie wykonał żadnego uniku, nie spostrzegł ataku. Potężna salwa półcalowych pocisków rzuciła nim o ziemię.

Po południu tego samego dnia, 22 lutego, czternaście odrzutowych Arado Ar 234 bombardowało zgrupowanie wojsk alianckich w okolicy Aachen. Jednego z nich, pilotowanego przez dowódcę 9./KG 76, Hptm. Josepha Reglera, ostrzelał celnie Lt. David Fox z 391. FS, zmuszając do awaryjnego lądowania w pobliżu Segelsdorf.

W lutym 1945 roku, kiedy 354. FG odzyskała swoje Mustangi, jej Thunderbolty przejęła 367. FG, latająca do tej pory na P-38 Lightning. Tymczasem w 56. FG problemy z nowym wariantem Thunderbolta mnożyły się. Na dużych wysokościach nowe silniki traciły moc lub zupełnie gasły. Szwankowała też korelacja przepustnicy i ustawień turbosprężarki. W końcu, 26 lutego 1945 roku, wszystkie 67 sztuk P-47M, którymi dysponowała jednostka, zostało „uziemionych", a w bazie 56. FG pojawiło się parę Mustangów, by piloci mogli – na wszelki wypadek – zapoznać się z nowym typem myśliwca.

Stacjonując jak pozostałe jednostki myśliwskie 8. AF w Anglii, 56. FG miała też inny poważny problem – niedostateczny zasięg swoich sa-

up by Lt. Oliven Cowan of 365th FG and Lt. David Fox of 366th FG, both on 22nd February 1945. That day also saw the launch of Operation "Clarion" – the ultimate, all-out, joint effort of 8th, 9th and 15th U.S. Air Forces as well as the RAF against the Reich's rail, road and river transportation system. As could be expected, the Thunderbolts' daily scores soared – 404th FG alone destroyed 25 locomotives, 124 wagons and cut rails in 24 spots. Lt. Oliven Cowan, the White Flight Leader of 388th FS, was notified by ground control operator that four Me 262s were strafing troops at an *Autobahn* near Düren. When moments later Cowan spotted the jets far below, he shoved the throttle to the firewall and swooped down for a 'kill'. The hand of the airspeed indicator on his Thunderbolt's instrument panel spun wildly until it pointed over 500 mph. The pilot of Me 262 of KG 51 did not attempt any evasive manoeuvre, and most probably never knew what hit him. A mighty burst of eight 'fifties' threw him against the ground.

In the afternoon of the same 22nd February fourteen Arado Ar 234 jet bombers attacked allied troop concentration near Aachen. One of them, flown by Hptm. Joseph Regler, *Staffelkapitän* 9./KG 76, was intercepted by Lt. David Fox of 391st FS and forced to crash-land near Segelsdorf.

In February 1945, when 354th FG was allowed to convert back to Mustangs, its Thunderbolts were issued to 367th FG, which hitherto flew P-38 Lightnings. Meanwhile, 56th FG struggled with its troublesome P-47Ms. At altitude the new engines tended to run rough or worse, cut out completely. These problems were finally attributed to faulty ignition leads and poor correlation of power settings. Nevertheless, when it was discovered that during their sea voyage to Europe some engines corroded, on 26th February all P-47Ms in the 56th's inventory were ground-

SDAM coll.

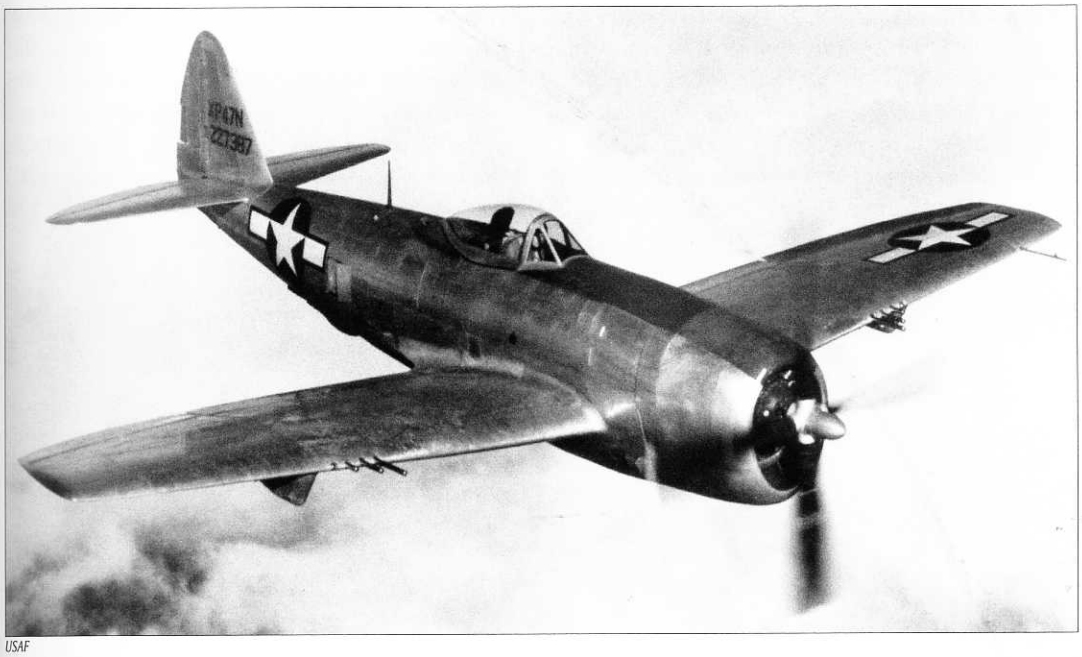
molotów. Paradoksalnie, ich nowy docelowy myśliwiec, P-47M – najszybszy samolot z napędem tłokowym II wojny światowej – tylko pogorszył sytuację w tym względzie, zużywając jeszcze więcej paliwa niż jego poprzednik, P-47D. Sprawę dodatkowo komplikował fakt, że piloci 56. FG chcieli za wszelką cenę pozbyć się ze swoich maszyn podskrzydłowych pylonów. Chociaż każdy z nich mógł przenosić 150-galonowy zbiornik z paliwem, pylony zwiększały opór powietrza, a tym samym ograniczały prędkość i zwrotność, co dla 56. FG, „rasowej" jednostki myśliwskiej, miało kluczowe znaczenie. Pewnym rozwiązaniem okazał się specjalny, zaprojektowany specjalnie na zamówienie 56. FG, podkadłubowy zbiornik na 215 galonów (813 litrów). Oczywiście takie rozwiązanie było tylko połowiczne, gdyż podstawowym problemem była zbyt mała ilość paliwa pozostająca w wewnętrznych komorach samolotów po odrzuceniu zbiorników dodatkowych.

Z powodu przeciągających się problemów z wprowadzeniem do służby P-47M, dopiero w połowie marca, po wymianie wszystkich silnied. Furthermore, the group was issued several P-51 Mustangs to get the pilots to familiarize themselves with the type – just in case.

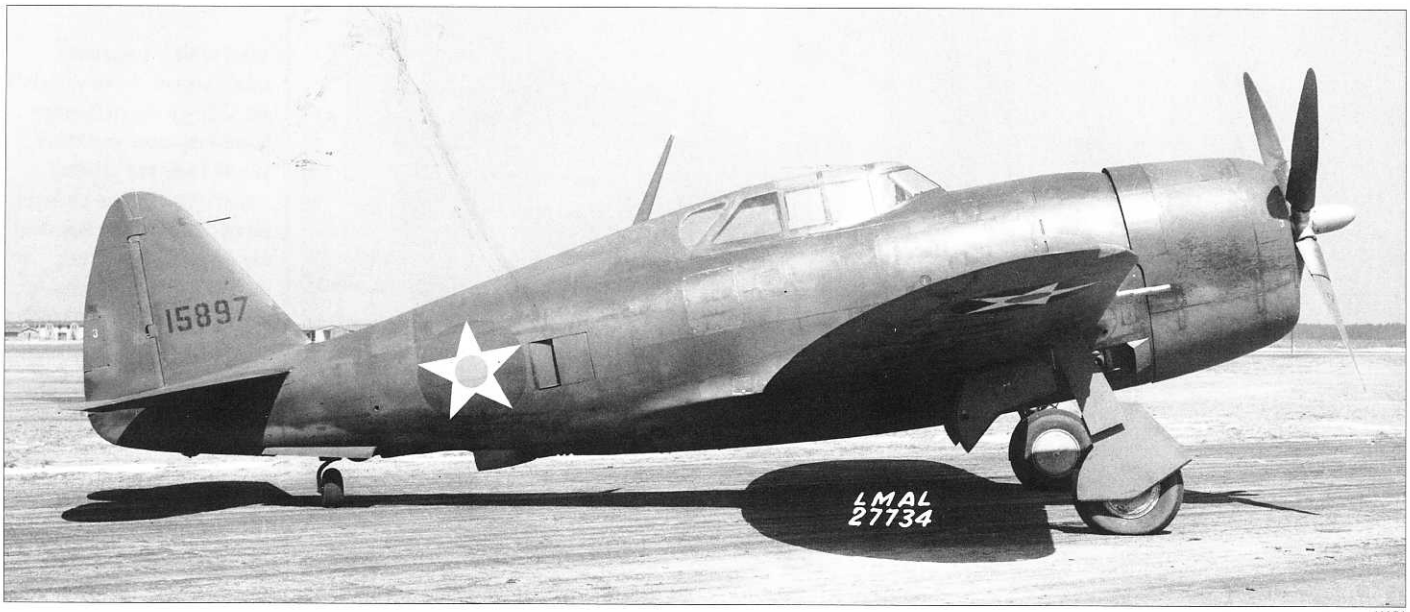
Being stationed along with other 8th AF units in England, 56th FG had another problem to cope with – insufficient range. Paradoxically, their new fighter, the fastest piston-driven aircraft of WWII, only made this drawback more severe, being even more fuel-greedy than its predecessor, the P-47D. Still, the 56th was determined to keep their mounts in 'clean' fighter configuration, i.e. devoid of underwing pylons, which could carry auxiliary fuel tanks but produced drag. Some solution was offered in form of a 215-gallon underbelly fuel tank, especially designed for 56th FG. Obviously it was only a half-measure since the real problem was insufficient internal fuel load after dropping the external tank. Due to ongoing problems with introducing the P-47M to frontline service it was not until mid-March, and only after every single engine was replaced, that the 56th FG could go back to the fighter business in full strength. No wonder then that the 'Wolfpack' was the only

Prototyp XP-47N (n/s 42-27387) był przebudowanym egzemplarzem P-47D-27-RE. Samolot otrzymał nowe skrzydła o większej rozpiętości i zwiększony zapas paliwa dla wydłużenia zasięgu – specjalnie na potrzeby wojny na Pacyfiku.

The XP-47N prototype (s/n 42-27387) was a converted P-47D-27-RE. The aircraft was fitted with new wings of larger span and fuel cells of increased capacity to give it more range, essential in the Pacific Theatre of Operations.



USAF



NASA

Trzeci seryjny egzemplarz P-47B (n/s 41-5897) podczas prób w NACA w marcu 1942 roku.

The third serial P-47B (s/n 41-5897) on trials at NACA in March 1942.

ków na nowe, 56. FG mogła w końcu wrócić do walki w pełnym składzie. Nic zatem dziwnego, że słynny „Wolfpack" był jedynym użytkownikiem tego wariantu, wyprodukowanego w ilości 108 sztuk. Kiedy w Europie wojna dobiegała końca, na Pacyfiku pojawił się następca „Emki", P-47N[7].

Ostatnie Thunderbolty 56. FG zasłynęły raczej ze swych oryginalnych, nieco ekstrawaganckich malowań, nie mających już nic wspólnego z kamuflażem *sensu stricte*. 61. FS malował górne powierzchnie swoich Thunderboltów ciemnoniebieskim kolorem *midnight blue*, a ster kierunku i litery na kadłubie na czerwono. Z kolei w 62. FS skrzydła i kadłub pokrywano szerokimi pasami w kolorze *medium sea grey* i *dark green* (ster kierunku i litery w kolorze żółtym), natomiast 63. FS używał kompozycji ciemnoniebieskiego *French blue* i jasnego *azure blue* (ster niebieski, litery w naturalnym kolorze aluminium). I tu zdarzały się indywidualne wariacje.

[7] Patrz: *P-47 Thunderbolt, vol. II.*

worldwide user of this controversial variant, of which only 108 aircraft were produced. As the war in Europe was nearing its end, the P-47M's fully-fledged successor – the P-47N – made its debut in the Pacific[7].

The 56th FG's last Thunderbolts got famous for, more than anything else, their flamboyant painting schemes, which had nothing to do with camouflage as such. The 61st FS opted for overall dark 'midnight blue' with code letters and rudders in red; 62nd FS chose to paint upper surfaces in intermittent broad stripes of 'medium sea grey' and 'dark green' (code letters and rudders in yellow); 63rd FS used the composition of dark 'French blue' and light 'azure blue' (rudders blue, code letters left in natural aluminium colour). However, there were apparently individual variations of these schemes – for example, the P-47M-1 ('HV-Z Bar', s/n 44-21108) flown by F/Lt. Witold 'Lanny' Lanowski of 61st FS was reportedly overall

[7] More of which in vol. II.

Siódmy wyprodukowany seryjny P-47B (s/n 41-5901) udekorowany okolicznościowym napisem („Lucky Seven"). Widać dodatkowe szyby po bokach grzbietu kadłuba.

'Lucky Seven' – the seventh serial P-47B (s/n 41-5901). Note additional glazings aft of the cockpit.

SDAM coll.

Dla przykładu, P-47M-1 („HV-Z", n/ser 44-21108) F/Lt. Witolda Łanowskiego z 61. FS był (najprawdopodobniej) jednolicie matowo czarny. Wszystkie trzy dywizjony 56. FG malowały (już od wiosny 1944 roku) przednią część okapotowania na czerwono, jako znak rozpoznawczy jednostki. Powierzchnie dolne pozostawiano wnaturalnym kolorze aluminium.

1 marca 1945 roku niemieccy myśliwcy próbowali, choć ze zmiennym szczęściem, zwalczać wszędobylskie Thunderbolty. I./JG 26, pomimo częściowego przezbrojenia na „długonose" Fw 190D, pod koniec wojny była już tylko cieniem niegdyś słynnej *Gruppe*. Kiedy więc tego dnia pomiędzy Düsseldorfem i Kolonią jej 16 Focke-Wulfów zaatakowało Thunderbolty z 406. FG, Niemcy doznali upokarzającej porażki. W starciu zginęło pięciu *Jagdflieger*, natomiast Amerykanie wrócili w komplecie. Nieco lepiej powiodło się II./JG 26, która w pobliżu Mönchen-Gladbach zaskoczyła na niskim pułapie osiem Thunderboltów z 389. FS (366. FG), zrzucających... ulotki nawołujące do poddania się, i zestrzeliła aż pięć z nich. Wśród zwycięzców znalazł się m.in. *Staffelkapitän* 5./JG 26, Oblt. Wilhelm Hofmann, specjalista od P-47[8]. Co ciekawe, chociaż piloci 389. FS odnotowali zestrzelenie tylko jednego Fw 190, po tej walce w II./JG 26 ubyło aż czterech pilotów (trzech zginęło).

Po południu 9 marca 391. FS bombardował częściowo zburzony most w Wesel, ostatnią drogę ucieczki przez Ren dla niemieckich oddziałów walczących jeszcze na zachodnim brzegu rzeki. Przy tej okazji po raz kolejny piloci 366. FG stoczyli potyczkę z myśliwcami z II./JG 26 – 391. FS zapisał na swoje konto pięć zestrzeleń, z czego aż trzy Cpt. Carl Johnson (Niemcy faktycznie stracili trzy samoloty). Z drugiej strony, piloci II./JG 26 wrócili do bazy przekonani, że zestrzelili cztery Thunderbolty, tj. dwa razy więcej niż faktycznie stracili Amerykanie.

W marcu pod lufy Thunderboltów trafiły kolejne Ar 234 – 14 marca w okolicy Koblencji jeden samolot tego typu zestrzelił Lt. Norman Gould z 62. FS (56. FG), a następnego do spółki koledzy z dywizjonu: porucznicy Sanborn Ball Jr. i Warren Lear. W tym czasie swój pierwszy DUC[9] otrzymała 50. FG, wspierająca amery-

[8] Na 44 zwycięstwa Hofmanna aż 13 to Thunderbolty. Zginął 26 marca, omyłkowo zestrzelony przez swojego skrzydłowego. Co ciekawe, po wypadku w październiku 1944 roku Hofmann wykonywał loty bojowe z przepaską na lewym oku.

[9] DUC (*Distinguished Unit Citation*) – odznaczenie „grupowe" dla jednostek amerykańskich (lub wojsk sprzymierzonych), wyróżniających się w boju szczególnymi osiągnięciami i męstwem. Zostało ustanowione w lutym 1942 roku. W 1966 roku zmieniono nazwę na *Presidential Unit Citation*. DUC, noszony na piersi munduru wojsk lądowych lub powietrznych w formie obramowanej na złoto granatowej baretki, był w tych rodzajach wojsk odpowiednikiem DSC (*Distinguished Service Cross*), tj. Krzyża Za Wybitną Służbę, nadawanego indywidualnie.

James Crow coll.

Godło 346. FS/350. FG – Goofy z kreskówek Walta Disney'a – na kadłubie P-47D-28-RE.

The distinctive badge of 346th FS/350th FG – Walt Disney's cartoon character Goofy – on a fuselage of a P-47D-28-RE.

black. The feature common to all three component squadrons, and distinctive for 56th FG, was red forward cowling (introduced in spring 1944). Lower surfaces were left unpainted.

On 1st March German fighters once again strove, with varying success, to fend off ubiquitous Thunderbolts. I./JG 26, despite having partially converted to 'long-nosed' Fw 190Ds, were by then a mere shadow of a once fearsome *Gruppe*. When between Düsseldorf and Cologne its 16 Focke-Wulfs engaged Thunderbolts of 406th FG, the Germans were defeated five to nil (all five *Jagdflieger* were killed in action). II./JG 26 fared markedly better when it caught eight P-47s of 366th FG low on the deck dropping... surrender leaflets and shot down five of them. Among victors was Oblt. Wilhelm Hofmann, *Staffelkapitän* 5./JG 26 and a P-47 specialist[8].

In the afternoon of 9th March 391st FS bombed a partially collapsed bridge in Wesel, the last route across Rhine to German troops

[8] Of 44 victories claimed by Hofmann, 13 were Thunderbolts. He was mistakenly shot down and killed by his own wingman on 26th March. Of note is the fact that since an accident in October 1944 Hofmann flew with an eyepatch over his left eye.

SDAM coll.

P-47D-30-RE (n/s 44-20441) o imieniu „10 Grand", dziesięciotysięczny Thunderbolt dostarczony USAAF. W kokpicie pilot transportowy Theresa James ze służby pomocniczej WASP (Women's Air Service Pilots). Samolot trafił do 87. FS (79. FG) stacjonującej we Włoszech, gdzie swoją pierwszą misję bojową wykonał w styczniu 1945 roku.

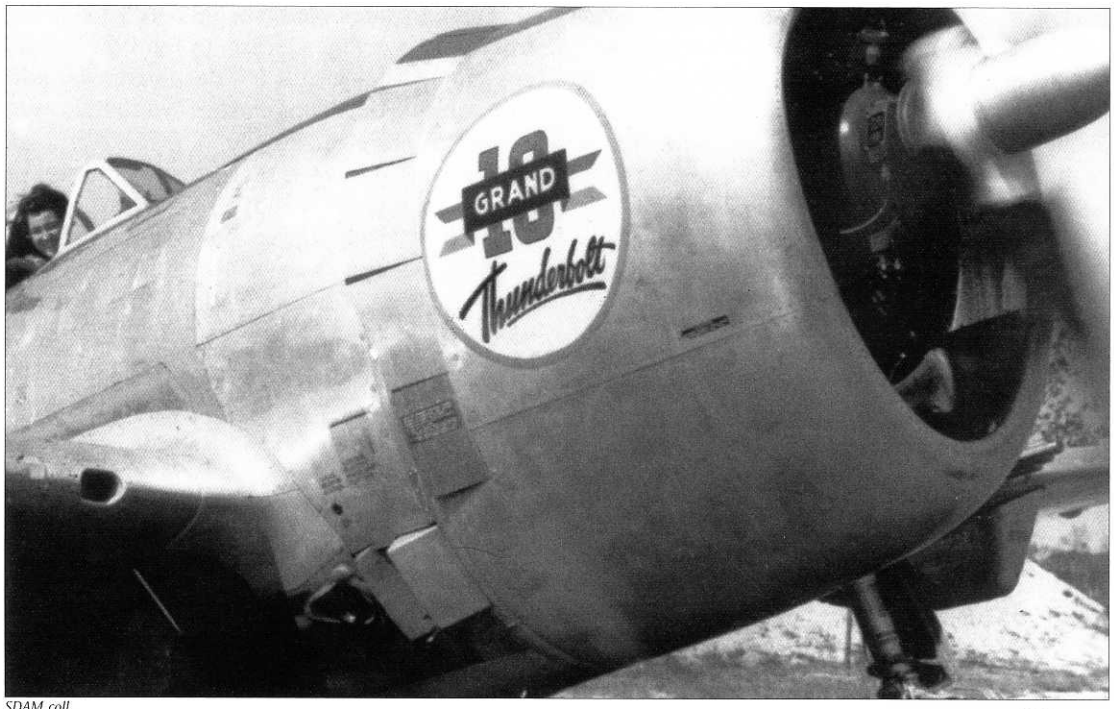
P-47D-30-RE (s/n 44-20441) christened the '10 Grand', the 10,000th Thunderbolt delivered to USAAF by the Republic Company. Seen in the cockpit is Theresa James of WASP (Women's Air Service Pilots). The aircraft was issued to 87th FS/79th FG, then based in Italy, where it flew its first combat sortie in January 1945.

kańską 7. Armię w trakcie przełamania Linii Zygfryda na granicy z III Rzeszą. Thunderbolty jednostki atakowały zaplecze wroga, niszcząc mosty oraz składy amunicji i zapasów.

Przyciśnięta do ziemi ogniem nieprzyjaciela amerykańska piechota, która pole bitwy oglądała z wysokości krawędzi okopu, rzadko kiedy doceniała takie wsparcie. Nie ulega jednak wątpliwości, że efekt takich ataków na ostateczny wynik bitwy był kluczowy. Miażdżące uderzenia w bezpośrednie zaplecze logistyczne wroga zwykle skutecznie odcinały pole walki od uzupełnień, bez których żadna armia nie może prowadzić wojny.

still fighting on the western bank of the river. On this occasion 366th FG again clashed with II./JG 26. The 391st was credited with five victories, including three by Cpt. Carl Johnson (in fact the Germans lost only three machines). On the other hand, pilots of II./JG 26 returned to base to claim four Thunderbolts, which was twice as many as the actual American losses.

In March more Ar 234 jet bombers fell prey to Thunderbolts – on 14th March Lt. Norman Gould of 62nd FS (56th FG) shot down one near Koblenz, followed by another shared by Lts. Sanborn Ball Jr. and Warren Lear, also of 62nd FS. At that time 50th FG received its first Distin-



SDAM coll.

16 marca Thunderbolty z 362. FG dopadły skupisko oddziałów Wehrmachtu w trójkącie pomiędzy Renem i Mozelą, niszcząc trzy czołgi, sześć transporterów opancerzonych, ponad 400 innych pojazdów oraz wybijając nieznaną bliżej liczbę piechoty. Za to skuteczne „wyręczenie" amerykańskich wojsk lądowych 362. FG została uhonorowana swoim drugim DUC (pierwszy otrzymała za atak na silnie bronioną bazę Kriegsmarine w Breście 25 sierpnia 1944 roku, w czasie kampanii w Normandii).

W drugiej połowie marca pierwsze jednostki Thunderboltów przeniosły się na lotniska w Niemczech: 16 marca 365. FG przejęła lotnisko w Aachen (znane odtąd jako Y-46), 26 marca bazę w Kelz (Y-54) objęła w posiadanie 48. FG, a dwa dni później na innym lotnisku w Aachen (Y-86) rozgościła się 36. FG.

19 marca Thunderbolty z 367. FG (która miesiąc wcześniej przezbroiła się z Lightningów) wykonały spektakularny rajd na zamek Ziegenburg, niedaleko granicy z Czechami, siedzibę sztabu wojsk niemieckich. W tym ataku omal nie zginął feldmarszałek Albert Kesselring, który po niepowodzeniu ofensywy w Ardenach zastąpił feldmarszałka von Rundstedta na stanowisku głównodowodzącego obszaru operacyjnego Zachód. Pomimo silnej obrony przeciwlotniczej 367. FG nie utraciła ani jednego samolotu, a za atak, który kwaterę feldmarszałka niemal zrównał z ziemią, jednostka została odznaczona drugim już *Distinguished Unit Citation* (pierwszy zdobyła w sierpniu 1944 roku, latając jeszcze na Lightningach). Dzień później, 20 marca, na swój pierwszy DUC „zapracowała" 373. FG. Wspierając operację forsowania Renu, w sześciu kolejnych misjach przeciwko lotniskom Luftwaffe jednostka zniszczyła na ziemi 119 maszyn wroga, nie tracąc przy tym ani jednego samolotu.

25 marca 56. FG zapisała na swoje konto pierwsze dwa Me 262, usiłujące lądować na lotnisku w Parchim. Również Thunderbolty 1. TAF

guished Unit Citation (DUC)[9] for close cooperation with the Seventh Army during the assault on the Siegfried Line on the border with the III Reich. The group effectively curtailed enemy combat capabilities by destroying bridges, communications, supply areas, and ammunition dumps. On a side note – frustrated American infantry, cowering in quaggy foxholes under enemy artillery barrage, rarely appreciated air-force support in form of attacks which lay beyond their limited field of vision. Nevertheless, strikes against the enemy's rears played a key role in the ultimate victory by isolating battlefields and denying the enemy supplies and reinforcements, without which no army can hold on for long.

On 16th March Thunderbolts of 362nd FG jumped a concentration of the Wehrmacht troops in the Moselle – Rhine River triangle. Despite the intense antiaircraft fire encountered while flying armed reconnaissance, the group hit enemy forces, equipment and facilities, its claims including 400 motor transports, three tanks and six armoured vehicles, as well as numerous gun emplacements and railway cars. For the actions of that day the 362nd was duly honoured with its second DUC (the group received its first DUC for a mission against the heavily defended Kriegsmarine's naval base at Brest on 25th August 1944 during the Normandy campaign). In mid-March first Thunderbolt units moved to airfields in Germany: on 16th March 365th FG set up shop at Aachen (from then on known as Y-46), on 26th the airbase at Kelz

[9] The highest award of distinction for United States' military organisations. Established in February 1942; in 1966 its official designation was changed to the Presidential Unit Citation. For the Army and Air Force, the emblem itself is a solid blue ribbon enclosed in a gold frame. The degree of heroism required is the same as that which would warrant award of the DSC (Distinguished Service Cross) to an individual.

SDAM coll.

Jedenasty egzemplarz seryjny P-47B (s/n 41-5905) był ostatnim, w którym zastosowano dodatkowe szyby po bokach grzbietu kadłuba.

The eleventh P-47B (s/n 41-5905) was the last one to feature the additional glazings at the rear of the cockpit.

(francusko-amerykańskiej 1. Taktycznej Armii Lotniczej[10]) odnosiły sukcesy w starciach z niemieckimi odrzutowcami. 31 marca Cpt. William Bales z 371. FG zaskoczył Messerschmitta 262 z KG(J) 54 tuż po jego starcie z bazy odrzutowców w Giebelstadt i jedną serią posłał w płomieniach do ziemi.

4 kwietnia wyjątkowe szczęście do odrzutowców miał 316. FS (324. FG). Rankiem tego dnia Lt. Mortimer Thompson odniósł swoje jedyne zwycięstwo, ale za to nie byle jakie: w okolicy Augsburga zestrzelił Arado 234. Kolejny odrzutowiec, tym razem Me 262, uległ w walce Lt. Johnowi Haunowi, również z 316. FS. Nieco później piloci 316. FS zaskoczyli Me 262 startujące z Memmingen i Lt. Andrew Kandis dopisał kolejnego, trzeciego już tego dnia odrzutowca na konto jednostki; i w tym przypadku było to jedyne zwycięstwo powietrzne tego pilota w ciągu całej jego tury bojowej.

Dzień później kolejny *Schwalbe* został strącony tym razem przez pilota Thunderbolta z 8. AF. P-47M – przy swojej maksymalnej prędkości (w locie poziomym) 470 mil na godzinę (756 km/h) na pułapie 30 000 stóp (9145 m) – okazał się groźnym przeciwnikiem dla odrzutowców. 5 kwietnia Cpt. John Fahringer z 63. FS (56. FG), przeciął drogę odrzutowcowi, gdy ten oddalał się po ataku na Latające Fortece i celną serią zmusił pilota do skoku ze spadochronem.

Wojna powoli dobiegała końca i siły przeciwnika wyczerpywały się. Jednak na wiosnę 1945 roku również amerykańskie jednostki my-

[10] Utworzonej po inwazji na południową Francję w połowie sierpnia 1944 roku – patrz: P-47 vol. III.

(Y-54) was taken over by 48th FG and two days later another airfield in Aachen area (Y-86) was appropriated by 36th FG.

On 19th March Thunderbolts of 367th FG (which only a month earlier rearmed from Lightnings) performed a spectacular raid against a castle in Ziegenburg, near the border with Czechoslovakia. The castle housed the headquarters of field marshal Albert Kesselring, who had succeeded field marshal von Rundstedt as the Commander-in-Chief West. Despite mountainous terrain, ground haze and strong antiaircraft defences, the group's Thunderbolts descended to low altitude to thoroughly work over the headquarters. This action earned the 367th its second Distinguished Unit Citation (the first DUC was awarded to the group in August 1944 when it was flying P-38s). The following day, 20th March, it was 373 FG's turn to earn its first DUC. In support of allied crossing of the Rhine, the group flew six consecutive missions against the Luftwaffe bases, destroying 119 enemy aircraft on the ground with no loses to themselves.

On 25th March 56th FG notched up its first two Me 262s, which were intercepted and knocked down as they strove to land at Parchim. Also Thunderbolts of 1st TAF (Franco-American 1st Tactical Air Force)[10] occasionally scored against German jets. On 31st March Cpt. William Bales of 371st FG jumped a Messerschmitt Me 262 of KG(J)54 moments after the latter took off from Giebelstadt and sent it in flames to the ground. In 316th FS (324th FG), 4th April

[10] Formed after the invasion of southern France in August 1944 – see vol. III for more detail.

P-47B na lotnisku fabrycznym. Doskonale widać śmigło Curtiss Electric o średnicy 3,71 m. P-47 był pierwszym amerykańskim myśliwcem, na którym zastosowano czterołopatowe śmigło.

P-47B at the factory airfield. Clearly visible is the Curtiss Electric propeller of 3.71 m in diameter. P-47 was the first American fighter equipped with a four-bladed propeller.

SDAM coll.

SDAM coll.

P-47D-15-RA (n/s 42-23278) odrestaurowany przez producenta Thunderboltów, firmę Republic, z okazji 25 Salonu Lotniczego na lotnisku Le Bourget pod Paryżem w 1963 roku. Samolot posiada cywilną rejestrację N5087V i historyczne oznaczenia kodowe „HV-P" (z 61. FS, 56. FG). Na zdjęciu w locie pod kadłubem widoczna nieoryginalna antena radio kompasu. Obecnie samolot jest własnością National Museum of the United States Air Force w Dayton w stanie Ohio, gdzie został odmalowany jako P-47D-4-RA „Fiery Ginger IV", na którym latał Col. Neel E. Kearby, dowódca 348. FG.

This P-47D-15-RA (s/n 42-23278) was restored by the Republic and flown at the 25th Paris Salon at Le Bourget in 1963. Note the civilian registration N5087V and the historic letter code 'HV-P' (of 61st FS, 56th FG). Visible on the in-flight photo is a post-war addition: a D/F aerial under belly. Presently the aircraft is owned by the National Museum of the United States Air Force in Dayton, Ohio, where it was repainted to represent the P-47D-4-RA 'Fiery Ginger IV' flown by Col. Neel E. Kearby, the CO of 348th FG.

śliwskie zaczęły borykać się z brakami w personelu latającym. Niektóre, tak jak 86. FG, nie otrzymywały już uzupełnień. Dowódcy dywizjonów i lekarze z niepokojem wypatrywali wśród swoich pilotów, latających bez przerwy dzień po dniu, oznak przemęczenia lub wyczerpania psychicznego. Taki stan groził w najlepszym wypadku załamaniem nerwowym pilota, lub co gorsze, gwałtowną i bezsensowną śmiercią w czasie lotu bojowego. Jednak zamiast nowej puli pilotów, do wszystkich jednostek latających nadszedł wkrótce rozkaz oddania po 15 członków personelu naziemnego jako... uzupełnień dla piechoty! Jedynym uzupełnieniem stanu osobowego dywizjonów myśliwsko-bombowych w tym czasie byli dodatkowi zbrojmistrze – przy takim tempie operacji ci obecni po prostu nie nadążali z uzbrajaniem samolotów. System rotacji wśród pilotów, oparty na ilości wylatanych godzin, został zawieszony do odwołania.

W tym czasie Niemcy próbowali ratować resztki Luftwaffe, kryjąc je w lasach wzdłuż prostych odcinków betonowych autostrad, jak np.

went down in history of the squadron as the 'jet day'. In the morning Lt. Mortimer Thompson claimed and was credited with his only aerial victory – an Arado 234 intercepted in the vicinity of Augsburg. Later in the day another German jet, this time a Me 262, fell to the guns of Lt. John Haun, also of 316th FS. Before the day was out, eight of the 316th's Thunderbolts bounced Me 262s scrambling from Memmingen and Lt. Andrew Kandis was on top of one of them before the Germans had a chance to gather some speed and slip away – also in case of Kandis it was this pilot's only aerial victory.

The following day, 5th April 1945, another *Schwalbe* was knocked down by a Thunderbolt's pilot, this time of 8th AF. The P-47M – once its teething problems were overcome – with its top speed of 470 mph at 30,000 ft, proved a dangerous opponent for the German jets. As a lone Me 262 made a firing pass at heavy bombers and began to turn away from them, a flight of Thunderbolts of 63rd FS (56th FG), hovering 3000 ft above, roared down in hot

SDAM coll.

w okolicy Sttutgartu i Monachium, używając ich jako pasów startowych. Ostrzeliwanie samolotów wroga, ukrytych wśród wysokich drzew pod siatkami maskującymi, było nie lada wyzwaniem dla pilotów P-47 i niejednemu zdarzyło się ściąć czubki drzew, podrywając samolot po ataku o ułamek sekundy za późno. I w tym przypadku niewiarygodnie mocna konstrukcja Thunderbolta wielokrotnie ratowała pilotom życie. Jeden z takich incydentów wspominał Maj. William „Bill" Colgan, od września 1944 roku dowódca 525. FS (86. FG):

„Pewnego razu jeden z naszych najlepszych młodych dowódców wpadł pomiędzy drzewa

pursuit. Cpt. John Fahringer cut the distance as the jet orbited towards a haven of clouds and with a couple of well-placed bursts forced the German pilot to bail out.

The war was inevitably coming to its end and the enemy's resources were all but used up. However, in the spring of 1945 American units also began to face shortages in flying personnel. Some units were not getting any replacements at all. Commanders and flight surgeons alike watched their pilots with growing concern, trying to detect symptoms of mental and physical overstrain. Flying in such condition was likely to cause a nervous breakdown or worse, a violent and senseless

SDAM coll.

P-47D-30-RA (n/s 44-32691), wypożyczony przez firmę Republic od Smithsonian National Air & Space Museum w Waszyngtonie z okazji obchodów 20 rocznicy pierwszego lotu P-47, o czym zaświadcza stosowny napis na burcie. Samolot do dzisiaj rezyduje w muzeum, odmalowany w barwach 353. FG (żółto-czarna szachownica na okapotowaniu silnika i kod boczny „LH-E"). W czasie wojny służył w jednostce szkoleniowej na Wschodnim Wybrzeżu i nigdy nie latał bojowo. W czasie rocznicowych obchodów był prezentowany razem z ówczesnym najnowszym produktem firmy Republic – odrzutowcem F-105D Thunderchief.

In 1961 this P-47D-30-RA (n/ser 44-32691), was borrowed by the Republic Company from the Smithsonian National Air and Space Museum to commemorate the 20th anniversary of the P-47's first flight. By that time the once-proud P-47 Thunderbolt was nearly extinct... At present the aircraft resides in the Smithsonian Museum, repainted in the war-time colours of 353rd FG (with black and yellow checkers on the cowl and 'LH-E' fuselage code). During the war it served with a training unit on the East Coast and was never flown in combat. Seen here it's accompanied by the then Republic's latest product – the F-105D Thunderchief jet.

James Crow coll.

P-47N-15-RE („PE-887", n/s 44-88887) w bazie Lowry Field, Denver, w stanie Colorado, 1946 rok.

P-47N-15-RE ('PE-887', s/n 44-88887) at Lowry Field air base, Denver, Colorado, 1946.

w czasie ostrzeliwania Me 262. Widziałem to na własne oczy i – Bóg mi świadkiem – jego samolot znikł w koronach drzew na dłuższą chwilę. W końcu wyskoczył w górę, kładąc za sobą pas ściętych czubków sosen, szerokością niemal równy rozpiętości skrzydeł P-47"[11].

Kurczące się coraz bardziej terytorium III Rzeszy było do ostatnich dni wojny wydane na pastwę nieustających ataków z powietrza. Ze względu na wielką obfitość potencjalnych celów na ziemi, piloci zaczęli traktować je wręcz wybiórczo. Nieodmiennie pod lufy myśliwców bombardujących trafiały kolumny wyglądające na zwarte i sprawne bojowo jednostki, lub te

[11] William Colgan, *WWII Fighter Bomber Pilot*, s. 194. Należy jednak dodać, że z tego lotu, *nomen omen* koszącego, Thunderbolt wyszedł poważnie zdemolowany, jednak nie na tyle, by nie wrócić do bazy „o własnych siłach".

death during another operational sortie. However, instead of a batch of fresh pilots, an order came to give away 15 men (cooks, drivers, etc.) from each flying squadron as... replacements for the infantry! The only reinforcement that the fighter-bomber outfits did receive were additional armourers – there were simply too many sorties to be flown and too much ordnance to be dealt with for the present ones. The system of pilots' rotation based on the number of missions flown was suspended 'until further notice'.

At that time Germans attempted to save the remnants of their air force by hiding aircraft in woods and using straight stretches of concrete highways, e.g. near Stuttgart and München, as improvised runways. Strafing aircraft hidden among tall trees, under camouflaging nets, was a difficult job and many a P-47 pilot pulled up a second too late and nicked some treetops. For-

Rząd Thunderboltów z 149. FS, Virginia Air National Guard. Na pierwszym planie P-47D-40-RA (n/s 45-49095)

A line-up of Thunderbolts of 149th FS, Virginia Air National Guard. In the foreground P-47D-40-RA (s/n 45-49095)

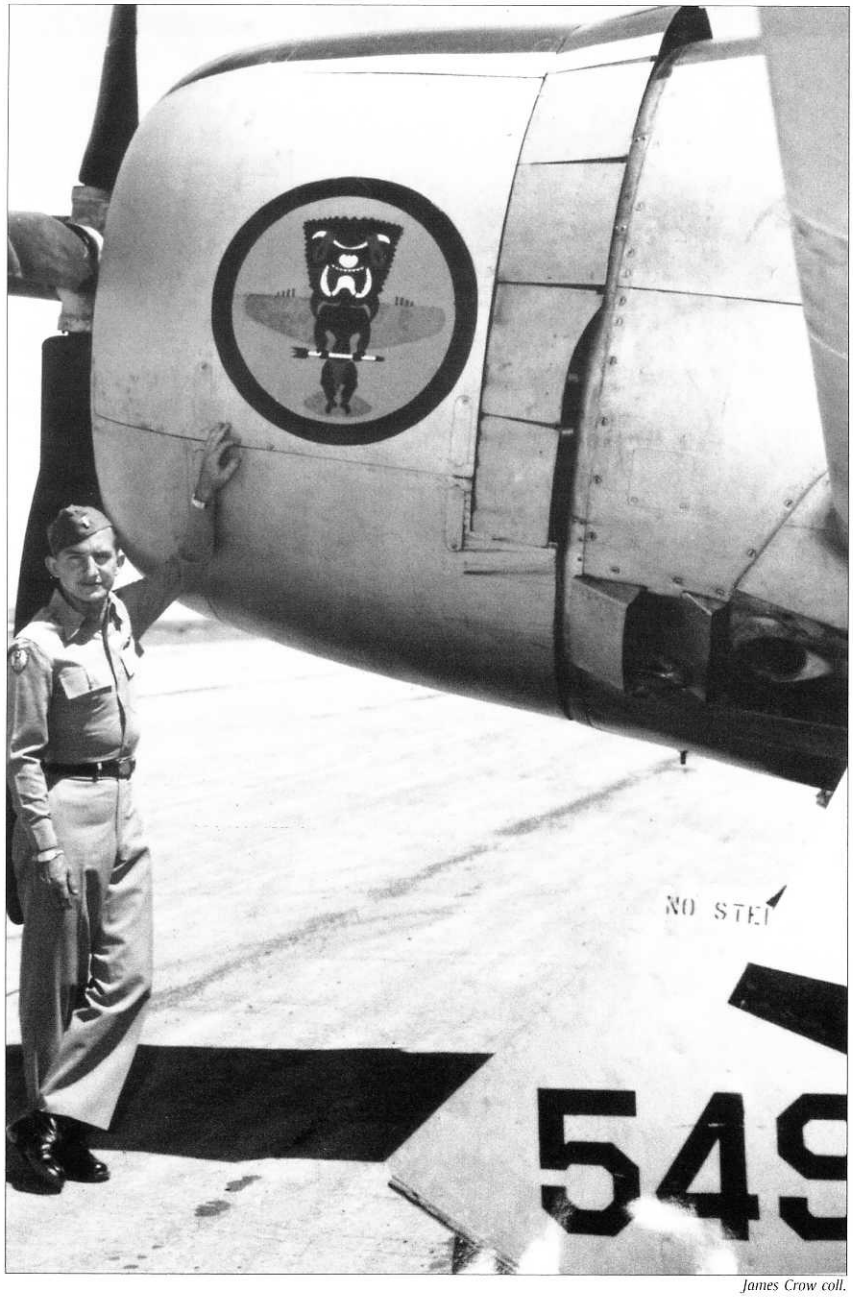
James Crow coll.

odpowiadające ogniem. W jednym przypadku, zablokowana na polu kolumna około 200-300 pojazdów wroga wywiesiła białe flagi i poddała się krążącym nad nimi Thunderboltom. Inny powód większej wstępnej selekcji celów dla Thunderboltów był bardziej prozaiczny – w połowie marca 1945 roku zaczęło brakować amunicji kaliber 0.50 cala (12,7 mm).

Były też cele, do ataku na które nie było bezpiecznego pułapu, zwłaszcza jeśli ich położenie wymagało ostrzału z broni pokładowej – składy amunicji. Maj. Bill Colgan z 86. FG wspominał jedną z takich misji: „Zaledwie klika pierwszych pocisków z kaemów doszło celu, kiedy nagle oślepiający błysk rozświetlił niebo nad Bawarią. W niebo z przerażającą prędkością poczęła piąć się gigantyczna kula ognia, kurzu, dymu, ziemi, drzew i skrzynek z amunicją. Potworna eksplozja gnała w stronę atakujących samolotów, a wyrzucone w powietrze pociski

Godło dywizjonowe 199. FS, Hawaii Air National Guard.

The emblem of 199th FS, Hawaii Air National Guard



James Crow coll.

tunately, in such cases the Thunderbolt's legendary resistance to all sorts of punishment saved lives. Maj. William 'Bill' Colgan, since September 1944 the CO of 525th FS, 86th FG recalled:

"We had a classic in which one of our finest young leaders mushed down into the tress on a strafing pass of a Me 262. I saw it happen, and so help me, the airplane seemed to just stay down there ever so long under the treetops. Finally it came back up, leaving a swath of falling tree tops almost the width of the wingspan of a P-47"[11].

The ever shrinking territory of the III Reich, until the very last days of the war in Europe, was subjected to incessant attacks of U.S. fighter-bombers. Due to the great abundance of potential targets on the ground, some pre-selection had to be made. Columns of what looked like organized and combat-fit units or those sending up Flak were invariably Thunderbolts' prime targets. In one case a German unit counting some 200-300 vehicles, cornered in a field, put up white flags and surrendered to the fighter-bombers buzzing overhead. Another reason for a greater pre-selection of targets was more prosaic – in mid-March 1945 the stocks of 0.50 cal. ammunition were running low.

The dangers inherent in strafing were never more obvious than in case of targeting ammunition dumps. Again. Maj. Colgan: "Not more than a few rounds of strafing fire had hit the target area when there was a blinding flash across the countryside of Bavaria. Then, with ubgodly speed, an enormous mass of fireball, dust, smoke, earth, trees, and ammo rushed skyward. As the monstrous explosion sped towards the attacking planes, many rounds of the ammo being carried aloft were set off, sending them out like skyrockets in advance of the main body of the oncoming disaster. The airplanes were engulfed as the deadly cloud and debris carried on up to 15,000 feet or more. (...) The planes of the leader and his wingmen, who were closest and took the brunt of the blast, were stripped clean of paint and other markings. Their windscreens were also so pitted and marred that they had to fly home with the canopies open in order to see out"[12]. Identified or even suspected dumps of chemical weapons were marked on pilots' maps with big, red crosses and duly circumvented – an accidental explosion could trigger a horror remembered from the times of the previous world war.

On 8th April 1945, just a month before VE-Day, pilots of 410th FS (373rd FG) had their

[11] William Colgan, *WWII Fighter Bomber Pilot*, p. 194. On a side note – the Thunderbolt in question emerged from among treetops with extensive damage but nevertheless successfully carried its pilot back to base, where he made a normal landing.

[12] Ibidem, p. 196.

James Crow coll.

P-47D-30-RE (n/s 44-20411) z 131. FS, Massachusetts Air National Guard

P-47D-30-RE (s/n 44-20411) of 131st FS, Massachusetts Air National Guard

detonowały jeden po drugim, wystrzeliwując jak rakiety z pędzącego w górę kłębowiska. Na wysokości 4500 metrów chmura odłamków wchłonęła do swego wnętrza samoloty. (...) Na samolotach dowódcy i jego skrzydłowych, które były najbliżej wybuchu, farba i inne oznakowania zostały zdarte do gołego metalu. Wiatrochrony Thunderboltów wyglądały, jakby ktoś wypalił do nich z grubego śrutu i tak zniekształcone, że piloci musieli wracać do bazy z otwartymi kokpitami, aby cokolwiek widzieć przed sobą"[12].

Rozpoznane składy bojowych środków chemicznych oznaczano na mapach pilotów wyraźnym czerwonym krzyżykiem i następnie omijano szerokim łukiem – przypadkowa eksplozja mogła spowodować na ziemi koszmar pamiętany jeszcze z czasów I wojny światowej.

8 kwietnia swoją wielką bitwę z Luftwaffe stoczyły Thunderbolty z 410. FS (373. FG), któ-

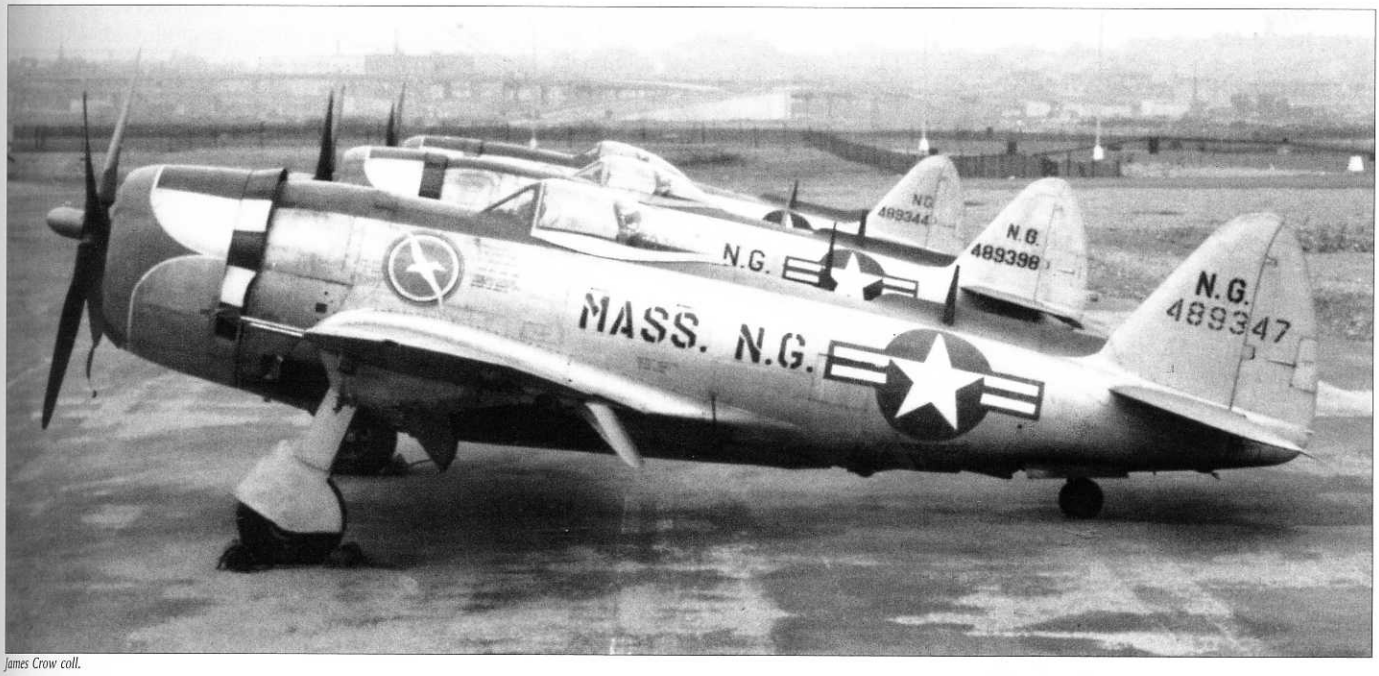
[12] Ibidem, s. 196.

chance to 'mix it up' with German fighters and – by their own accounts – they had a field day. After a skirmish with 'long-nosed' Fw 190Ds the squadron was credited with 12 victories, which was more than it had accounted for since their debut in May 1944! Two of the pilots, Lt. Talmadge Ambrose and 2/Lt. Daniel Duncan, each were credited with four 'kills'. The 410th's opponent on that occasion was probably II./JG 26, bounced by American fighters while it was heading for the front to bomb and strafe allied spearheads. Near Hildesheim the Germans were forced to jettison their bombs and scrap with what they identified as a pack of Mustangs. Fighting back, II./JG 26 lost three machines, which would possibly suggest that the 410th overclaimed (and was actually overcredited) fourfold.

One might imagine that such much sought-for opportunities to drastically raise scores rarely go by twos but only three days later 411th

Rząd F-47N z 101. FS, Massachusetts Air National Guard, Logan Airport, 1949 rok. Na pierwszym planie F-47N-25-RE (n/s 44-89347)

F-47Ns of 101st FS, Massachusetts Air National Guard, Logan Airport, 1949. In the foreground F-47N-25-RE (s/n 44-89347)



James Crow coll.

James Crow coll.

Klucz Thunderboltów z 199. FS, Hawaii Air National Guard.

A flight of Thunderbolts of 199th FS, Hawaii Air National Guard.

rych piloci nie liczyli już raczej na zmierzenie się z niemieckimi myśliwcami. Siłą rzeczy nie mieli też oni wielkiego doświadczenia w walkach powietrznych, ale tego dnia w pojedynku z „długonosymi" Fw 190D zaliczyli sobie 12 zestrzelonych maszyn wroga, to jest więcej niż od początku wejścia dywizjonu do walki w maju 1944 roku. Dwaj piloci, Lt. Talmadge Ambrose i 2/Lt. Daniel Duncan, dopisali do swoich kont po czterech Niemców! Ich przeciwnikami byli najprawdopodobniej piloci II./JG 26, których 'Dory' wysłano z zadaniem bombardowania i ostrzeliwania alianckich czołówek. W pobliżu Hildesheim zostali zmuszeni do odrzucenia bomb przez amerykańskie myśliwce rozpoznane jako... Mustangi. W tym starciu straty II./JG 26 wyniosły trzy samoloty, więc jeśli faktycznie tego dnia przeciwnikami II. *Gruppe* były Thunderbolty z 410. FS, to Niemcy stracili cztery razy mniej samolotów niż to zgłosili Amerykanie.

Wydawać by się mogło, że takie zdarzenia nie chodzą parami, a jednak trzy dni później (11 kwietnia) „bratni" 411. FS (również z 373. FG) przebił ten wynik, uzyskując potwierdzenie 16 niemieckich samolotów! Tę walkę 411. FS stoczył z dużą grupą Focke-Wulfów w czasie ataku na lotnisko w Sachau. Tym razem po-

FS, the 'sister' squadron of 373rd FG, fared even better, getting credit for bagging 16! This skirmish with a big gaggle of Focke-Wulf 190s took place on 11th April during the 411th's attack against a Luftwaffe airfield at Sachau. This time it was Lt. Edward Edwards Jr. who was credited with four victories in one scrap, which made him the 373rd FG's second and last ace (after Lt. David King of 412th FS).

April 1945 went down in the history of air war over Europe as the month of unprecedented mass strafing of Luftwaffe airbases by American fighters and fighter-bombers. Only on 10th April fighters of VIII Fighter Command claimed destruction of over 300 enemy aircraft of all imaginable types, crowded helplessly on the remaining airfields still in German hands. Many of these machines, the result of over-production (in relation to the number of trained pilots the Luftwaffe could count with), never had a chance to be flown. Straight from assembly lines, they were ending up in front of Mustangs' and Thunderbolts' guns. Hence, the actual benefit of these strikes, which invariably claimed lives of many pilots lost to Flak, was increasingly doubtful and the point of these attacks openly questioned at the USAAF headquarters.

Na start kołuje P-47N-1-RE (n/s 44-88218) z 199. FS, Hawaii Air National Guard.

P-47N-1-RE (s/n 44-88218) of 199th FS, Hawaii Air National Guard, taxiing out.

James Crow coll.

James Crow coll.

czwórnym zwycięzcą został Lt. Edward Edwards Jr. W ten sposób Edwards, który miał już na koncie dwa zestrzelenia, właśnie został drugim (po Lt. Dawidzie Kingu z 412. FS) i ostatnim asem 373. FG.

Kwiecień był również miesiącem, w którym ataki amerykańskich myśliwców na pozostałe lotniska Luftwaffe, obecnie zastawione masą samolotów wszelakich typów, osiągnęły swoje apogeum. Tylko jednego dnia, 10 kwietnia, myśliwce 8. AF zgłosiły „rozstrzelanie" ponad 300 niemieckich maszyn, stojących bezradnie na ziemi. Wiele z nich, efekt nadprodukcji (w stosunku do ilości pilotów, jakimi jeszcze dysponowała Luftwaffe), nigdy nie zostało użytych bojowo. Prosto z montowni trafiały pod lufy Mustangów i Thunderboltów. Coraz częściej też słychać było głosy w dowództwie USAAF, że takie ataki nie mają już większego sensu, a tylko narażają życie pilotów.

10 kwietnia 56. FG, ostatnia jednostka 8. AF latająca jeszcze na P-47, zapisała na swoje konto 33 dwusilnikowe, dziewięć jednosilnikowych i jeden wielosilnikowy samolot niemiecki, zniszczone na lotniskach wokół Berlina, w okolicy Müritz See, Werder, Neuruppin, a także Rechlina i Oranienburga. Tylko na lotnisku w Werder, niedaleko Poczdamu, piloci 56. FG naliczyli 100 samolotów wroga. Po trzech atakach z lotu

On 10th April 56th FG, the last Thunderbolt outfit in the 8th AF, scored 33 twin-engined, nine single-engined and one multi-engined aircraft, shot to pieces at airfields around Berlin: Müritz See, Werder, Neuruppin, Rechlin and Oranienburg. Only at Werder near Potsdam pilots of 56th FG reported some 100 aircraft scattered around the airfield's perimeter. After three passes 30 of them were left in flames. On that day 56th FG lost three machines to Flak.

On 13th April Lt. Col. Lucian 'Pete' Dade, the last wartime commander of 56th FG, led his Thunderbolts against an airfield in Eggebek, near Danish border. While two squadrons of the group queued up above, a third worked over the field full of stranded aircraft. The 56th's machines took turns in attacking until all of them ran out of ammunition. By that time the airfield in Eggebek turned into a smouldering junkyard. The 'Wolfpack' was credited with the destruction of 95 enemy aircraft on the ground and damaging a further 81, against the loss of one P-47. This high number of aircraft "damaged" most probably resulted from the fact their fate was not sealed by a fiery explosion – increasingly more Luftwaffe aircraft were grounded by lack of fuel and with empty tanks they did not ignite as easily. Lt. Randel Murphy of 63rd FS scored a record-breaking 10 aircraft destroyed in one sortie.

P-47N-15-RE (n/s 44-89051) z 146. FS, Pennsylvania Air National Guard

P-47N-15-RE (s/n 44-89051) of 146th FS, Pennsylvania Air National Guard

Rząd Thunderboltów z 199. FS, Hawaii Air National Guard, rozgrzewa silniki przed startem. Na pierwszym planie P-47N-5-RE (n/s 44-88369).

Thunderbolts of 199th FS, Hawaii Air National Guard, warming up before take-off. In the foreground P-47N-5-RE (s/n 44-88369)

James Crow coll.

koszącego płonęło 30 z nich. Tego dnia 56. FG straciła trzy maszyny.

13 kwietnia Lt. Col. Lucian Dade, ostatni dowódca 56. FG, poprowadził swoje Thunderbolty do ataku na lotnisko w Eggebek, niedaleko granicy z Danią. Podczas gdy dwa dywizjony Grupy czekały powyżej na swoją kolej, trzeci systematycznie omiatał ogniem półcalówek gęsto zaparkowane samoloty. Kiedy wszystkie maszyny 56. FG wyczerpały amunicję, lotnisko w Eggebek przypominało płonące złomowisko. Jednostce zaliczono zniszczenie 95 maszyn wroga i uszkodzenie kolejnych 81, przy stracie jednego P-47. Tak duża ilość samolotów „uszkodzonych" wynikała najprawdopodobniej z faktu, że ich losu nie kończyła efektowna eksplozja. Coraz więcej samolotów Luftwaffe, porzuconych na lotniskach, miało puste zbiorniki – Niemcom kończyło się paliwo. Tego dnia Lt. Randel Murphy z 63. FS zniszczył na ziemi rekordową dla pilota 8. AF liczbę 10 samolotów wroga w jednym ataku.

Zaledwie trzy dni później, 16 kwietnia, inne jednostki USAAF (głównie Mustangi z 8. AF) przyćmiły nawet taki sukces, niszcząc na ziemi niewiarygodną wręcz liczbę 752 samolotów niemieckich. 57 z nich padło łupem Thunderboltów z 368. FG. Oczywiście większy lub mniejszy udział w tej totalnej dewastacji Luftwaffe na ziemi w ostatnich tygodniach wojny miały praktycznie wszystkie jednostki Thunderboltów. Między innymi za ataki na lotniska w okolicy Monachium swój trzeci DUC otrzymała 358. FG, która ze względu na pomarańczowy kolor ogonów swoich Thunderboltów znana była jako „Orange Tails"[13]. Z kolei 36. FG zdobyła swój drugi DUC za masakrę na lotniskach Schkeuditz i Leipzig-Mockau z 12 kwietnia,

[13] Trzykrotne nadanie *Distinguished Unit Citation* jednej jednostce było rzadkością. Pierwszy DUC 358. FG otrzymała za wsparcie 7. Armii w walkach na przełomie roku, a drugi za skuteczne utrudnianie Niemcom ucieczki za Ren w dniach 19-20 marca 1945 roku.

Three days later, on 16th April 1945, other American units (mostly Mustangs of the 8th AF) shadowed even this success, destroying on the ground a mind-boggling total of 752 enemy aircraft, including 57 by Thunderbolts of 368th FG. Obviously, practically all Thunderbolt units had their share in this massive devastation of the Luftwaffe in the last weeks of the war in Europe. More DUCs promptly followed: 358th FG aka. 'Orange Tails' got its third for, among others, strafing airfields around München[13]. 36th FG was awarded with its second DUC for wreaking havoc on airfields at Schkeuditz and Leipzig-Mockau on 12th April, where eleven Thunderbolts demolished 73 enemy aircraft, this number including Bf 109s, Fw 190s, Do 217s, He 111s, Me 410s, Ju 87s, Ju 88s, Me 410s, Me 262s and even a captured Thunderbolt. for similar attacks against airdromes around München on 25th April 50th FG was honoured with its second DUC.

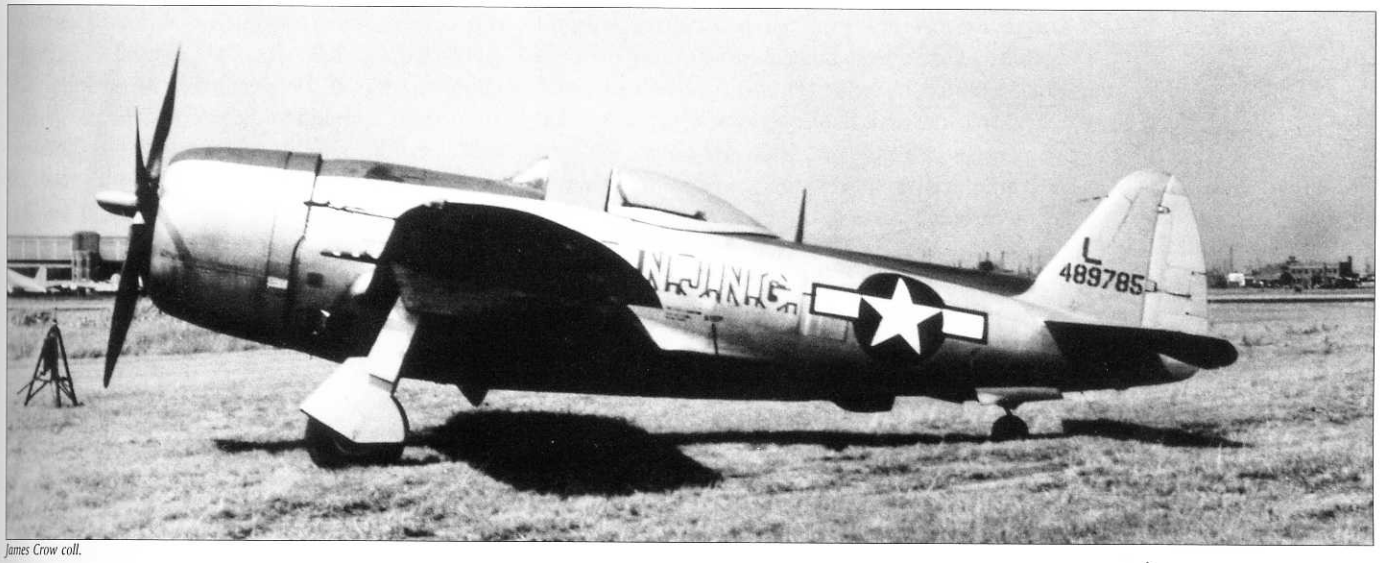
Also in April several more P-47 pilots jointed the 'elite club' of jet hunters. On 8th April Lt. John Usiatynski of 358th FG shot down a Me 262 (probably of JV 44) near Nordlingen. In the latter part of the month encounters with German 'jet jobs' occurred almost daily. On 16th April Lt. Henry Yandel and Lt. Vernon Fein of 368th FG bounced two Messerschmitt 262s - most probably of III./KG(J)6 – taking off from an airfield west of Prague and shot down one apiece. The following day Lt. James Zweizig of 371st FG scored likewise – 'his' Me 262 just got off the runway at Eger (presently Cheb), Czechoslovakia, straying right in front of the Thun-

[13] Three Distinguished Unit Citations in one fighter group was a rare occurrence. Its first DUC 358th FG received for supporting the American Seventh Army at the turn of the year and the second for actions of 19-20 March 1945, a period in which the 358th destroyed and damaged large numbers of motor transports and thus hampered the evacuation of German forces which were withdrawing across the Rhine.

P-47N-25-RE *Wild Hair* (n/s 44-89425) z oznaczeniami 198. FS, Puerto Rico Air National Guard. Samolot został dostarczony USAAF w październiku 1945 roku. Służył m.in. w 132. FS (Massachusetts ANG), a od czerwca 1952 roku w 198. FS (Puerto Rico ANG). Obecnie samolot jest własnością Peterson Air & Space Museum w stanie Colorado.

P-47N-25-RE *Wild Hair* (s/n 44-89425) bearing markings of 198th FS, Puerto Rico Air National Guard. The aircraft was delivered to the USAAF in October 1945. It served, among others, with 132nd FS (Massachusetts ANG), and beginning with June 1952, with 198th FS (Puerto Rico ANG). Presently it's owned by the Peterson Air and Space Museum, Colorado.

James Crow coll.



James Crow coll.

gdzie 11 Thunderboltów jednostki zniszczyło 73 samoloty Luftwaffe wszelkich możliwych typów: Bf 109, Fw 190, Do 217, He 111, Me 410, Ju 87, Ju 88, Me 410, Me 262, a nawet zdobytego przez Niemców Thunderbolta. Za podobne ataki na lotniska w okolicach Monachium w dniu 25 kwietnia swój drugi DUC otrzymała 50. FG.

W kwietniu do elitarnego klubu „łowców odrzutowców" dołączyli kolejni piloci P-47. 8 kwietnia Lt. John Usiatynski z 358. FG zestrzelił jednego Me 262 w okolicy Nordlingen (prawdopodobnie z JV 44). W drugiej połowie miesiąca potyczki z niemieckimi myśliwcami odrzutowymi zdarzały się niemal codziennie. 16 kwietnia Lt. Henry Yandel i Lt. Vernon Fein z 368. FG zaskoczyli Messerschmitty 262 – najprawdopodobniej z III./KG(J) 6 – startujące z lotniska na zachód od Pragi i obaj strącili po jednym odrzutowcu. Dzień później w podobnych okolicznościach zwycięstwo odniósł Lt. James Zweizig z 371. FG – „jego" Me 262 odrywał się właśnie od pasa niedaleko Eger na terenie Czechosłowacji (obecnie Cheb), wprost pod lufy czekającego powyżej Thunderbolta... Z kolei dwa dni później 11 Thunderboltów jednostki zniszczyło 73 samoloty Luftwaffe wszelkich możliwych typów: Bf 109, Fw 190, Do 217, He 111, Me 410, Ju 87, Ju 88, Me 410, Me 262, a nawet zdobytego przez Niemców Thunderbolta. Za podobne ataki na lotniska w okolicach Monachium w dniu 25 kwietnia swój drugi DUC otrzymała 50. FG.

W kwietniu do elitarnego klubu „łowców odrzutowców" dołączyli kolejni piloci P-47. 8 kwietnia Lt. John Usiatynski z 358. FG zestrzelił jednego Me 262 w okolicy Nordlingen (prawdopodobnie z JV 44). W drugiej połowie miesiąca potyczki z niemieckimi myśliwcami odrzutowymi zdarzały się niemal codziennie. 16 kwietnia Lt. Henry Yandel i Lt. Vernon Fein z 368. FG zaskoczyli Messerschmitty 262 – najprawdopodobniej z III./KG(J) 6 – startujące z lotniska na zachód od Pragi i obaj strącili po jednym odrzutowcu. Dzień później w podobnych okolicznościach zwycięstwo odniósł Lt. James Zweizig z 371. FG – „jego" Me 262 odrywał się właśnie od pasa niedaleko Eger na terenie Czechosłowacji (obecnie Cheb), wprost pod lufy czekającego powyżej Thunderbolta... Z kolei dwa dni później 11 Thunderboltów jednostki zniszczyło 73 samoloty Luftwaffe wszelkich możliwych typów: Bf 109, Fw 190, Do 217, He 111, Me 410, Ju 87, Ju 88, Me 410, Me 262, a nawet zdobytego przez Niemców Thunderbolta. Za podobne ataki na lotniska w okolicach Monachium w dniu 25 kwietnia swój drugi DUC otrzymała 50. FG.

W kwietniu do elitarnego klubu „łowców odrzutowców" dołączyli kolejni piloci P-47. 8 kwietnia Lt. John Usiatynski z 358. FG zestrzelił jednego Me 262 w okolicy Nordlingen (prawdopodobnie z JV 44). W drugiej połowie miesiąca potyczki z niemieckimi myśliwcami odrzutowymi zdarzały się niemal codziennie. 16 kwietnia Lt. Henry Yandel i Lt. Vernon Fein z 368. FG zaskoczyli Messerschmitty 262 – najprawdopodobniej z III./KG(J) 6 – startujące z lotniska na zachód od Pragi i obaj strącili po jednym odrzutowcu. Dzień później w podobnych okolicznościach zwycięstwo odniósł Lt. James Zweizig z 371. FG – „jego" Me 262 odrywał się właśnie od pasa niedaleko Eger na terenie Czechosłowacji (obecnie Cheb), wprost pod lufy czekającego powyżej Thunderbolta... Z kolei dwa dni później

derbolt perched above... Two days later, on 18th April, P-47s ended up on the 'wrong end' of a jet Messerschmitt. On that day Obstlt. Heinz Bär, *Kommandeur* III./EJG 2, claimed two Thunderbolts shot down.

At nearly the last moment of the war 366th FG got another ace among its ranks, none other than Lt. Melvin Paisley, who during the New Year's scrap over Asch had tallied three. By April 1945, with 4,5 'kills' to his credit, he was afraid to fall just short of the coveted ace status. Finally, on 20th April, he scored his 0,5 victory, albeit not without some hair-raising experiences. On that day, in Potsdam area, he and his wingman spotted a lone Focke-Wulf 190. Paisley rammed the throttle 'through the gate' and rushed after it but, in his excitement, he built up too much speed, overshot and in no time the '190 was on his tail. Paisley certainly consoled himself with the fact that he had his wingman with him, while the German did not, so he manouevred his T-Bolt accordingly to give his wingman a chance to open fire. However, when the other Thunderbolt did blaze away, a burst of .50 cal slugs thudded into... Paisley's aircraft, nearly

P-47D-30-RA (n/s 44-89785) z 141. FS, New Jersey Air National Guard

P-47D-30-RA (s/n 44-89785) of 141st FS, New Jersey Air National Guard

James Crow coll.

P-47D-40-RA z Massachusetts Air National Guard

P-47D-40-RA of the Massachusetts Air National Guard

SDAM coll.

Prototyp XP-47B (n/s 40-3051) na lotnisku fabrycznym w Farmingdale. Jego oblotu dokonał 6 maja 1941 roku pilot fabryczny Lowery L. Brabham.

Prototype XP-47B (s/n 40-3051) at the factory airfield in Farmingdale. It made the maiden flight on 6th May 1941 with test pilot Lowery L. Brabham at the controls.

niej, 18 kwietnia, to P-47 znalazły się w celowniku odrzutowego Messerschmitta. Tego dnia Obstlt. Heinz Bär, *Kommandeur* III./EJG 2, zgłosił zestrzelenie dwóch Thunderboltów.

Niemal „za pięć dwunasta" asem z pięcioma zestrzeleniami został Lt. Melvin Paisley z 366. FG, ten sam, który w Nowy Rok nad Asch zestrzelił trzy niemieckie myśliwce. Teraz, z 4,5 zwycięstwami na koncie, szukał okazji, by nie zostać „prawie asem". 20 kwietnia zdobył swoje upragnione 0,5 zestrzelenia, chociaż kosztowało go to wyjątkowo wiele nerwów. Tego dnia w okolicy Poczdamu Paisley i jego skrzydłowy dostrzegli samotnego Focke-Wulfa. Paisley ruszył do ataku, ale, podekscytowany, zbytnio rozpędził swojego P-47, wyprzedził Focke-Wulfa i po chwili miał Niemca na ogonie. Niewątpliwie pocieszał się faktem, że ma za sobą skrzydłowego, a Niemiec nie, więc manewrował tak, by swojego prześladowcę wystawić do strzału drugiemu Thunderboltowi. Jednak kiedy jego skrzydłowy w końcu otworzył ogień, seria półcalowych pocisków załomotała... o samolot Paisleya, omal nie zestrzeliwując go! W końcu obu Amerykanom udało się zespołowo zestrzelić Niemca; każdemu przyznano po pół zwycięstwa.

Tego samego dnia, już po raz drugi w karierze jednostki, 86. FG została uhonorowana wyróżnieniem *Distinguished Unit Citation* za to, w czym się specjalizowała, czyli niszczenie transportu wroga oraz dewastowanie jego lotnisk (swój pierwszy DUC jednostka otrzymała 25 maja 1944 roku, latając jeszcze na P-40, za skuteczne torowanie drogi wojskom lądowym w kierunku Rzymu). Dzień później, 21 kwietnia, 56. FG wykonała swój ostatni lot bojowy w tej wojnie.

knocking him down! Eventually the two Americans jointly managed to bring down the Focke-Wulf; each of them was credited with 0.5 victory.

On the same day 86th FG was decorated with its second DUC for what the unit specialized in – destroying enemy convoys and airfield installations (the 86th had earned its first Distinguished Unit Citation in May 1944, while still flying P-40 Warhawks, for paving the way for the allied troops to Rome). The following day, April 21st, 56th FG flew its last combat mission in the Second World War.

Meanwhile, skirmishes with the jet *Jagdwaffe* continued. After the 371st FG's victory over Eger, the following week saw mainly Mustangs in action against jets but on 24th April two pilots of 388th FS (365th FG) – Cpt. Jerry Mast and Lt. William Myers – were each credited with 0.5 victory over a Me 262 although they didn't even fire at it. The Me 262's pilot was Obst. Günther Lützow of the elite JV 44, a 110-victory ace and an 'old-timer' who had debuted as a fighter pilot as early as during the Spanish Civil War. Chased by two Thunderbolts of 365th FG, Lützow most probably underrated the awesome speed of his new mount and after a steep dive cratered into the ground near Donauwörth. Pilots of the two P-47s nearly shared his fate, hauling on the sticks and pulling out at the last moment.

Effective as of 25th April 1945, the USAAF units were banned from flying east of the river Elbe, so as not to provoke the Russians. Obviously the ban was collectively ignored since many pilots wanted to fly their own 'victory pass' over Berlin. The were several cases of – more or less accidental – shootouts between the two 'allied' air forces. At times Russian

Tymczasem w powietrzu wciąż trwały potyczki z odrzutową *Jagdwaffe*. Od czasu zwycięstwa pilota 371. FG nad Eger, przez następny tydzień za odrzutowcami uganiały się głównie Mustangi, ale 24 kwietnia dwóch pilotów 365. FG, Cpt. Jerry Mast i Lt. William Myers, otrzymali po pół zwycięstwa nad Me 262, chociaż nawet nie zbliżyli się do niego na odległość strzału. Jego pilotem okazał się Obst. Günther Lützow, latający w składzie elitarnej JV 44, as z 110 zestrzeleniami na koncie, zaczynający swoją karierę myśliwca w jeszcze w czasie wojny domowej w Hiszpanii. Lützow, ścigany przez Thunderbolty z 365. FG, prawdopodobnie nie docenił prędkości swojej maszyny i po stromym nurkowaniu uderzył w ziemię niedaleko Donauwörth. Oba goniące go Thunderbolty z trudem uniknęły tego samego losu, „wyciągając" w górę w ostatniej chwili.

25 kwietnia jednostki amerykańskie otrzymały zakaz lotów na wschód od Łaby, by nie drażnić Rosjan. Oczywiście zakaz był często ignorowany, gdyż wielu pilotów chciało wykonać osobiście „rundę zwycięstwa" nad Berlinem. W paru przypadkach doszło do mniej lub bardziej przypadkowej wymiany ognia pomiędzy sojusznikami. Czasem Rosjanie próbowali przechwytywać amerykańskie maszyny naruszające zakazaną strefę lotów. Lt. Robert V. Brulle z 366. FG tak wspominał przygody swoich kolegów z dywizjonu:

„Nie tylko my ignorowaliśmy zakaz lotów ponad strefą rosyjską. Rodzice Stana Sobka przy-

fighters attempted to intercept American machines violating the agreed no-fly zone. Lt. Robert V. Brulle of 366th FG recalled adventures of his squadron mates in the following words:

"We were not the only ones to ignore the restriction for flying over the Russian zone. Stan Sobek's parents came to America from Poland, and Stan wanted to see their hometown. He and another fellow flew as far as Poland before they were intercepted by Russian Yaks and signalled to land. Stan told us that when the Russians pointed down to land, both he and the other pilot shook their heads 'No' and did a split-S away from the Yaks and hightailed it back"[14].

By the end of April it was obvious that the end of the war in Europe was only days away. However, over Bavaria, in the southern part of the crumbling III Reich, German jets were still active and were hitting formations of 9th AF's mediums hard. More fighters were directed to protect them, among them fighter-bomber Thunderbolts of the 9th AF. On 26th April 50th FG flew cover for a bunch of Marauders, which were just nearing their target at Schrobenhausen (near Augsburg), when the pilots' headsets crackled with an electrifying warning: *Jet bandits!* Messerschmitts 262 of Gen. Adolf Galland's JV 44 were closing in. Looking down, Lt. James Finnegan of 10th FS (50th FG) spotted the ominous, shark-like silhouette of a jet fighter pass-

[14] R.V. Brulle, *op. cit.*, p. 154.

Prototyp XP-47E (n/s 41-6065) powstał poprzez przebudowę ostatniego egzemplarza seryjnego P-47B. Samolot posłużył do prób ciśnieniowej kabiny, a potem śmigieł firmy Hamilton Standard. Zwraca uwagę osłona kabiny – podobna do zastosowanej w prototypie XP-47B

The XP-47E (s/n 41-6065) prototype was a rebuilt serial production P-47B airframe. It served as a test-bed for the pressurised cockpit and, at a later date, for Hamilton Standard propellers. Of note is the canopy, similar to the one used in the prototype XP-47B.

SDAM coll.

byli do Ameryki z Polski i Stan chciał zobaczyć ich miasto rodzinne. On i jeszcze jeden pilot polecieli aż nad Polskę, gdzie zostali przechwyceni przez sowieckie Jaki. Rosyjscy piloci zasygnalizowali im, że mają lądować. Stan powiedział nam, że kiedy Rosjanie wskazali stanowczym gestem na ziemię, obydwaj Amerykanie potrząsnęli równie wymownie głowami, a następnie przewrotem przez plecy i ostrym nurkowaniem urwali się Jakom i popędzili do domu"[14].

Pod koniec kwietnia wiadomo już było, że koniec wojny jest tylko kwestią dni. Niemniej jednak nad Bawarią, na południu upadającej III Rzeszy, wciąż aktywne były niemieckie odrzutowce, które zadawały formacjom Marauderów 9. AF ciężkie straty. Do ich osłony skierowano również myśliwsko-bombowe Thunderbolty. 26 kwietnia takie zadanie wykonywała 50. FG. Kiedy B-26 zbliżały się do swojego celu w Schrobenhausen, pilotów P-47 zelektryzowało rzucone w eter ostrzeżenie: *Jet bandits!* – nadciągały Messerschmitty 262 z JV 44 gen. Gallanda. Chwilę później Lt. James Finnegan z 10. FS (50. FG) zobaczył mknącą w dole sylwetkę odrzutowca. Kiedy w nurkowaniu Thunderbolt rozpędzał się do prędkości 700-800 km/h, nawet Me 262 mógł mieć problemy z „odstawieniem" przeciwnika. Fingemann zdążył dojść na odległość strzału i po naciśnięciu spustu zauważył charakterystyczne rozbłyski amunicji API uderzającej w podstawę prawego skrzydła odrzutowca, zanim ten znikł w chmurach. Pilotem ostrzelanego Me 262 okazał się sam gen. Adolf Galland, już wtedy żywa legenda Luftwaffe. Galland sprowadził uszkodzony myśliwiec na ziemię, ale w czasie lądowania awaryjnego odniósł na tyle poważne obrażenia, że spotkanie z Lt. Finneganem z 50. FG zakończyło jego długą, sięgającą jeszcze czasów wojny domowej w Hiszpanii,

[14] Robert V. Brulle, op. cit., s. 154.

ing by and dived after him. With a P-47 screaming down at 500 mph, even a Me 262, its engines prone to catch fire if violently throttled up, could find itself in dire trouble.

Fingemann quickly edged into effective firing range and, as soon as he thumbed down the firing botton, he saw the distinctive flashes of API rounds impacting against the jet's starboard wingroot, before the latter diassapeard in clouds. After the war it transpired that the jet Finngeman fired at was flown by none other than Gen. Galland, even at that time the living legend of the Luftwaffe. The general brought his shot-up fighter for an emergency landing, during which he was injured seriously enough to be grounded until the end of the war[15]. During this skirmish one Me 262 of JV 44 was credited to Cpt. Robert Clark, also of 10th FS (50th FG).

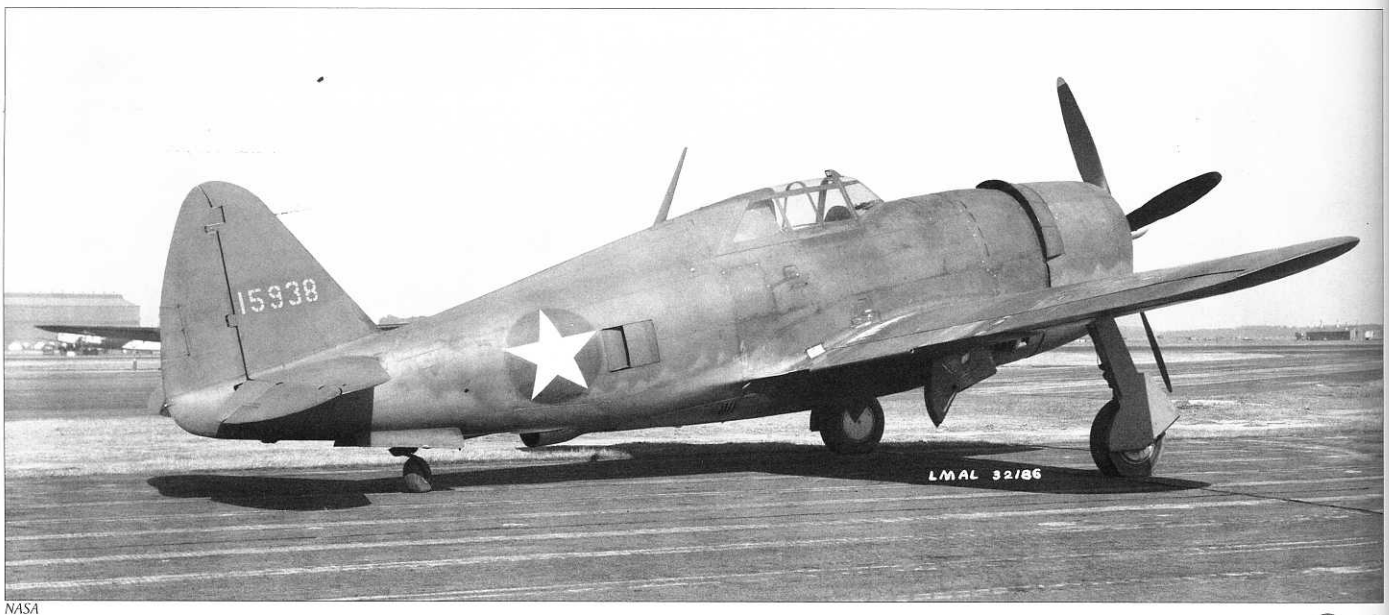
On the same day Thunderbolts of 27th FG carried out an 'armed recce' west of München. There Cpt. Herbert Philo of 522nd FS caught the sight of a lone Me 262 racing low on the deck. Philo quickly closed the gap and in a moment sent it ablaze to the ground. This was to be the last aerial victory credited to a USAAF fighter over a jet in the Second World War. Nonetheless, the jet Luftwaffe remained active until the very last days of the war in Europe. Furthermore, on 27th April pilots of JV 44 claimed no fewer than five Thunderbolts, including 'doublets' by Obstlt. Heinz Bär and Uffz. Peter Köster.

Thunderbolts attempted to intercept Messerschmitt 262s on several more occasions but with no telling results. On 29th April two pilots of 358th FG fired at a Me 262, probably of 1./JG 7. On the same day over Bad Aibling Obstlt.

[15] In August 1943 Adolf Galland lost his younger brother, Maj. Wilhelm-Ferdinand Galland, *Kommandeur* II./JG 26, shot down and killed in a scrap with Thunderbolts of 56th FG. For more details see vol. II.

Prototyp XP-47F (n/s 41-5938) podczas prób w NACA w marcu 1943 roku. Samolot ten, będący przebudowanym seryjnym P-47B, posłużył do badań skrzydeł z profilem laminarnym.

Prototype XP-47F (s/n 41-5938) on trials at NACA in March 1943. This aircraft, a rebuilt P-47B, was used to test laminar airfoil wings.



NASA

SDAM coll.

karierę bojową[15]. Kolejnego Me 262 z JV 44 zestrzelił Cpt. Robert Clark, również z 50. FG.

Tego samego dnia Thunderbolty z 27. FG wykonywały „rozpoznanie walką" na zachód od Monachium. Kiedy nagle w zasięgu wzroku pojawił się pojedynczy Me 262, pędzący tuż nad ziemią, Cpt. Herbert Philo z 522. FS ruszył za nim i po chwili posłał w płomieniach do ziemi. Jego *notabene* jedyne zwycięstwo powietrzne przeszło do historii jako ostatnie potwierdzone zestrzelenie niemieckiego odrzutowca przez myśliwca amerykańskiego w II wojnie światowej. Tym niemniej, odrzutowe myśliwce Luftwaffe pozostały aktywne do samego końca wojny. Co więcej, 27 kwietnia piloci JV 44 zgłosili zestrzelenie aż pięciu Thunderboltów (w tym po dwa Obstlt. Heinz Bär i Uffz. Peter Köster).

Thunderbolty próbowały przechwytywać Messerschmitty 262 jeszcze kilka razy, ale już bez wymiernych rezultatów. 29 kwietnia dwóch pilotów z 358. FG ostrzelało Me 262, prawdopodobnie z 1./JG 7. Tego samego dnia, nad Bad Aibling, Obstlt. Heinz Bär, ostatni *Kommodore* JV 44, zestrzelił Thunderbolta – swoje ostatnie, 221. zwycięstwo w tej wojnie. Jeszcze 3 maja 1945 roku, ponad Pragą, dwa P-47 z 365. FG ścigały odrzutowego Messerschmitta, uszkadzając go ogniem kaemów.

2 maja 1945 roku Thunderbolty z 366. FG wykonały niezwykłą misję, biorąc pod uwagę ich dotychczasowe zajęcie – osłonę udającej się do niewoli kolumny niemieckiej przed przypadkowymi atakami innych myśliwców alianckich. Następnego dnia 366. FG zakończyła swój udział w tej wojnie nalotem na porty w Kilonii i Flensburgu. Jedną z ostatnich misji „bojowych", wykonywa-

[15] W sierpniu 1943 roku w walce z Thunderboltami z 56. FG zginął młodszy brat Gallanda, Maj. Wilhelm-Ferdinand Galland, dowódca II./JG 26 – patrz: *P-47 Thunderbolt vol. 1.*

Heinz Bär, the last *Kommodore* JV 44, claimed a Thunderbolt for his ultimate, 221st aerial victory. On 3rd May 1945 over Prague two P-47s of 365th FG chased a jet Messerschmitt, damaging it with gunfire.

On 2nd May 1945 Thunderbolts of 366th FG flew an extraordinary mission, taking into account their previous assignments – air cover of a column of German troops, marching into captivity, against accidental strikes by other allied fighters. The following day the 366th finished its part in this war with strikes against harbours in Kiel and Flensburg.

One of the last, quasi-combat missions flown by many fighter units, Thunderbolt outfits included, was intercepting German aircraft, often transports and trainers, flown by pilots who strove to escape to the West from territories captured by Russians[16]. Selected machines were escorted to fighters' bases, 'liberated' and subsequently used as so-called hacks. Ground crew were thrilled at the prospect of a sightseeing tour over Germany. It's known that 56th FG appropriated a Heinkel He 111 and even painted it up in the dark-blue colours characteristic of 61st FS. Abandoned in September 1945 when the 56th was returning to the United States, the Heinkel was taken over by the British. Repainted in original Luftwaffe markings and colours, it's presently on display at the RAF museum in Hendon.

Of special note is the fact that, contrary to popular belief, Thunderbolts always outnumbered Mustangs in the European Theatre of Operations. Also by the end of May 1945 there

[16] The most notable 'guest' of Thunderbolt pilots was *Oberst* Hans-Ulrich Rudel, *Kommodore* SG 2, who on 8th May 1945 landed his Stuka at Kitzingen (R-6), the home of 405th FG.

Jeden z dwóch prototypów XP-47H (s/n 42-23297), powstałych z przebudowy seryjnych P-47D-15-RA. Samoloty napędzane były 16-cylindrowymi silnikami w układzie odwróconego V Chrysler XIV-2220-1, co radykalnie zmieniło kształt przedniej części kadłuba.

One of two XP-47H prototypes (s/n 42-23297), a serial production P-47D-15-RA rebuilt to accept the 16-cylinder Chrysler XIV-2220-1 inverted vee inline engine.

nych również przez Thunderbolty, było przechwytywanie i eskortowanie niemieckich samolotów, często maszyn transportowych lub treningowych, którymi niemieccy piloci próbowali wydostać się na Zachód z terenów zajmowanych przez Rosjan[16]. Upatrzone egzemplarze były odprowadzane wprost na lotniska poszczególnych jednostek, a następnie „wyzwalane" i używane jako samoloty dyspozycyjno-turystyczne. Na przykład 56. FG posiadała na swoim stanie Heinkla 111, przemalowanego zgodnie z ówczesną modą panującą w jednostce na kolor ciemnoniebieski. Porzucony przez 56. FG we wrześniu 1945 roku, kiedy jednostka wracała do USA, Heinkel został przejęty przez Brytyjczyków. Odmalowany w oryginalnych kolorach Luftwaffe, do dzisiaj stanowi część ekspozycji muzeum RAF w Hendon.

Co ciekawe, wbrew obiegowej opinii, na europejskim teatrze działań Mustangów nigdy nie było więcej niż Thunderboltów. Również na koniec maja 1945 roku ten stosunek wynosił 1846 sztuk P-51 do 2012 P-47[17].

Europa południowa 1944-1945

W przeciwieństwie do jednostek Thunderboltów 8. Armii Powietrznej, których piloci w połowie 1943 roku byli w większości równie niesprawdzeni w walce, co ich nowe my-

Prototyp XP-47J (n/s 43-46952) był najszybszą wersją Thunderbolta – osiągał prędkość maksymalną 811 km/h.

The XP-47J prototype (s/n 43-46952) was the fastest P-47 ever built –it achieved top speed of 504 mph (811 kph).

[16] Najznamienitszym „gościem" pilotów Thunderboltów był słynny *Oberst* Hans-Ulrich Rudel, *Kommodore* SG 2, który 8 maja 1945 roku wylądował swoim Stukasem w bazie 405. FG w Kitzingen (R-6).

[17] Dane za: *Army Air Forces Statistical Digest, World War II; Table 89 – Airplanes on Hand in European Theater of Operations, by Type and Principal Model: June 1942 to Aug 1945*, s. 159.

were 2012 Thunderbolts in the first line with the USAAF, as opposed to 1846 Mustangs[17].

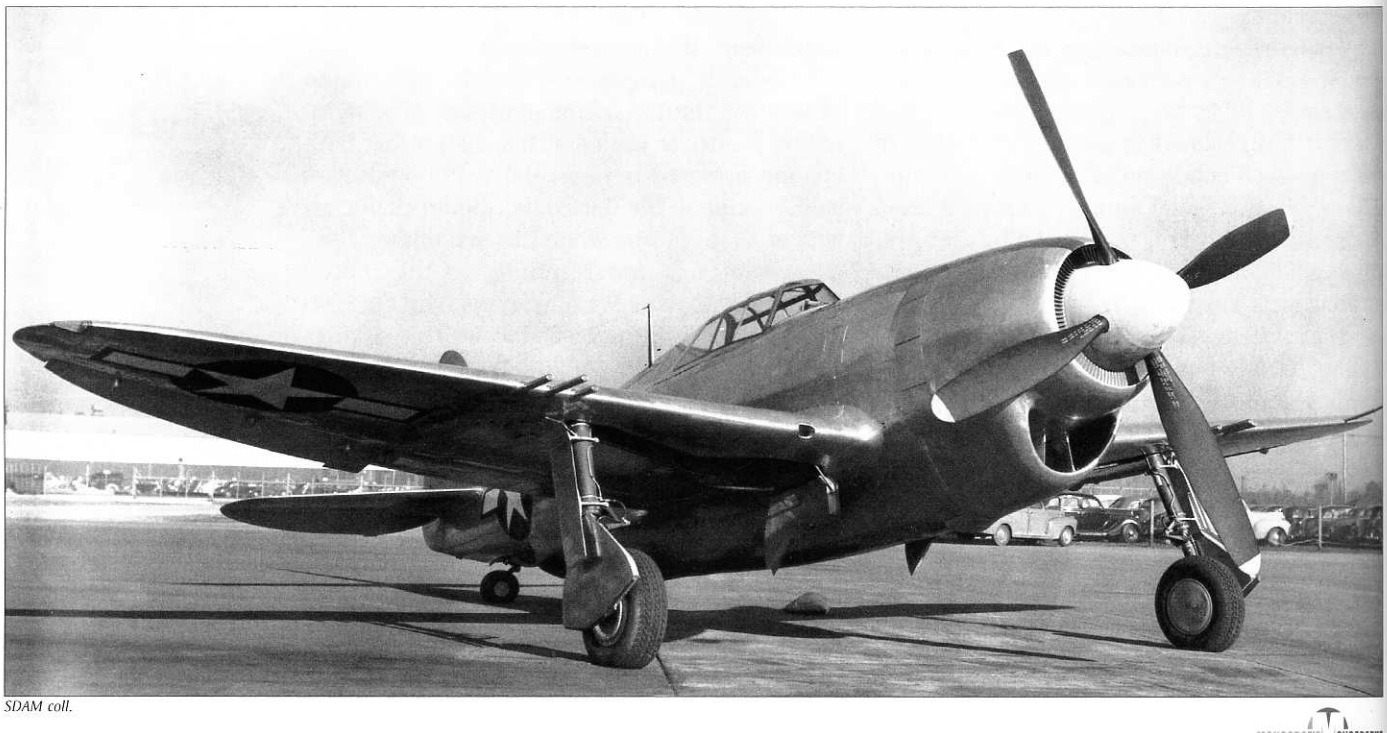
Southern Europe 1944-1945

In stark contrast with Thunderbolt pilots of the U.S. 8th AF, most of whom, back in mid-1943, were as unproven in combat as their new mounts, in the Mediterranean P-47s were to equip battle hardened fighter-bomber outfits, not entirely made of, but certainly led by, seasoned veterans. In the spring of 1944 there were already two U.S. Army Air Forces operating from Italy: the tactical Twelfth (12th AF for short) and the strategic Fifteenth (15th AF). By the end of the war in Europe 12th AF absorbed six Thunderbolt outfits: 27th, 57th, 79th, 86th, 324th and 350th FGs.

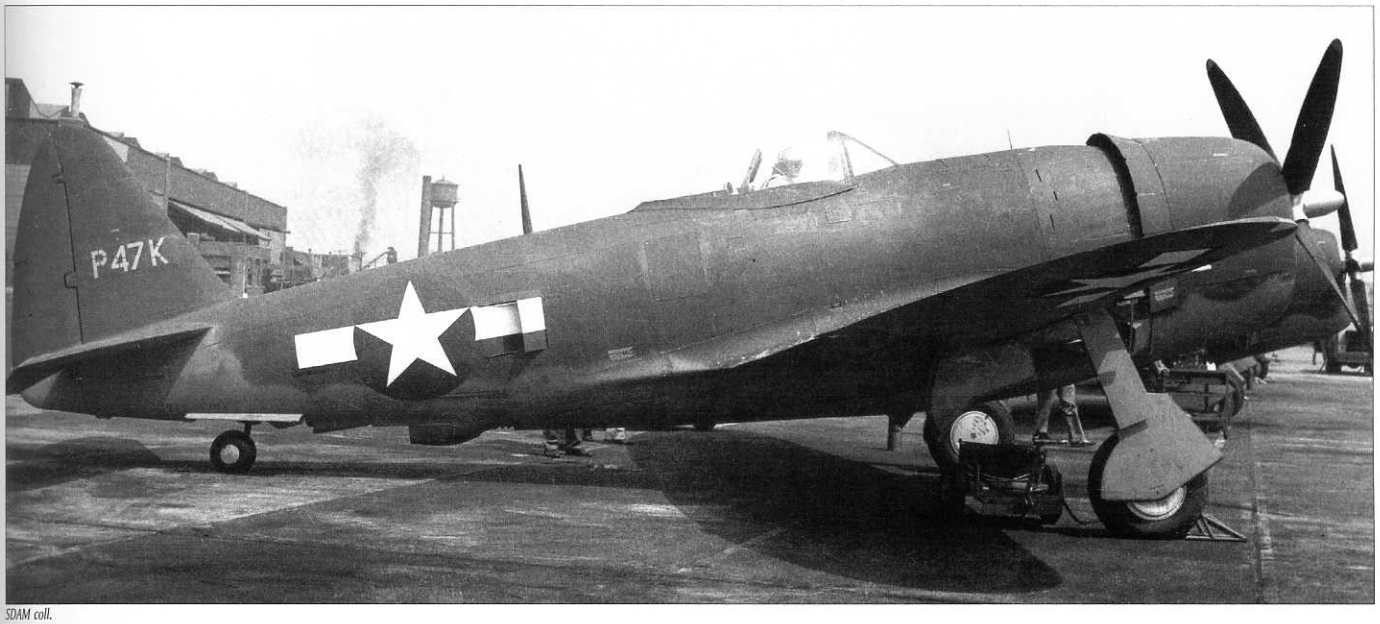
On 5th December 1943 Thunderbolts debuted in the new theatre of operations with the 57th FG, which at that time was stationed in Amendola, Italy, and led by Col. Arthur G. Salisbury. On 14th December 325th FG, which was to fly until the end of hostilities with the 15th AF, followed suit[18]. For the 57th FG this honour was by no means coincidental. Proudly displaying the inscription 'First in The Blue' in their unit's emblem, the 57th entered the war in the North Africa in October 1942 as the first USAAF fighter unit in the Mediterranean. Maj. Michael McCarthy of 64th FS (57th FG) recalled the tran-

[17] Source: *Army Air Forces Statistical Digest, World War II; Table 89 – Airplanes on Hand in European Theater of Operations, by Type and Principal Model: June 1942 to Aug 1945*, p. 159.

[18] The history of 15th AF's Thunderbolts was covered in vol. II of this monograph.



SDAM coll.



SDAM coll.

Prototyp XP-47K (n/s 42-8702) powstał poprzez przebudowę ostatniego egzemplarza seryjnego P-47D-5-RE. Samolot otrzymał obniżony grzbiet kadłuba i kroplową osłonę kabiny.

The XP-47K (s/n 42-8702) was a conversion of the last serial production P-47D-5-RE, fitted with the teardrop canopy and cut-down rear fuselage.

śliwce, na Śródziemnomorskim Teatrze Działań P-47 trafiły do jednostek złożonych, lub przynajmniej dowodzonych, przez weteranów. Wiosną 1944 roku na terenie Włoch działały już dwie amerykańskie Armie Powietrzne: Dwunasta (taktyczna), zwana dalej 12. AF, oraz Piętnasta (strategiczna) – 15. AF. Do końca wojny w skład 12. AF weszło sześć jednostek Thunderboltów: 27., 57., 79., 86., 324. oraz 350. FG.

5 grudnia 1943 roku 57. FG, stacjonująca w tym czasie Amendola we Włoszech i dowodzona przez Col. Arthura G. Salisbury, po raz pierwszy wypróbowała w boju swoje nowe myśliwce. Był to również w ogóle pierwszy lot bojowy Thunderbolta na Śródziemnomorskim Teatrze Działań – 325. FG debiutowała na P-47 parę dni później, 14 grudnia[18]. Ten zaszczyt nie był przypadkowy – 57. FG, dumnie nosząca przydomek „First In The Blue", weszła do walki w Afryce Północnej w październiku 1942 roku jako pierwsza jednostka USAAF na Śródziemnomorskim Teatrze Działań. Maj. Michael McCarthy z 64. FS (57. FG) tak wspominał swoje pierwsze wrażenia po wymianie starzejących się P-40 na Thunderbolty: „*Jug* był bardzo dobrym myśliwcem bombardującym z powodu swojej doskonałej stabilności, i to bez względu na prędkość, jaką się z niego wyciskało. Szedł do celu jak po sznurku. Już nie trzeba było wbijać stopą w podłogę lewego pedału orczyka, żeby samolot w locie nurkowym nie uciekał w bok. Któregoś razu pod koniec wojny, strzelając do szybko jadącego pociągu w dolinie Padu, trafiłem lokomotywę stożkiem ognia ze wszystkich ośmiu karabinów, dosłownie wyrzucając ją z torów, podczas gdy reszta pociągu potoczyła się dalej"[19].

[18] Działania Thunderboltów wchodzących w skład 15. AF zostały przedstawione w vol. II tejże monografii.

[19] M. McCarthy, *Air-to-Ground Battle for Italy*, s. 65.

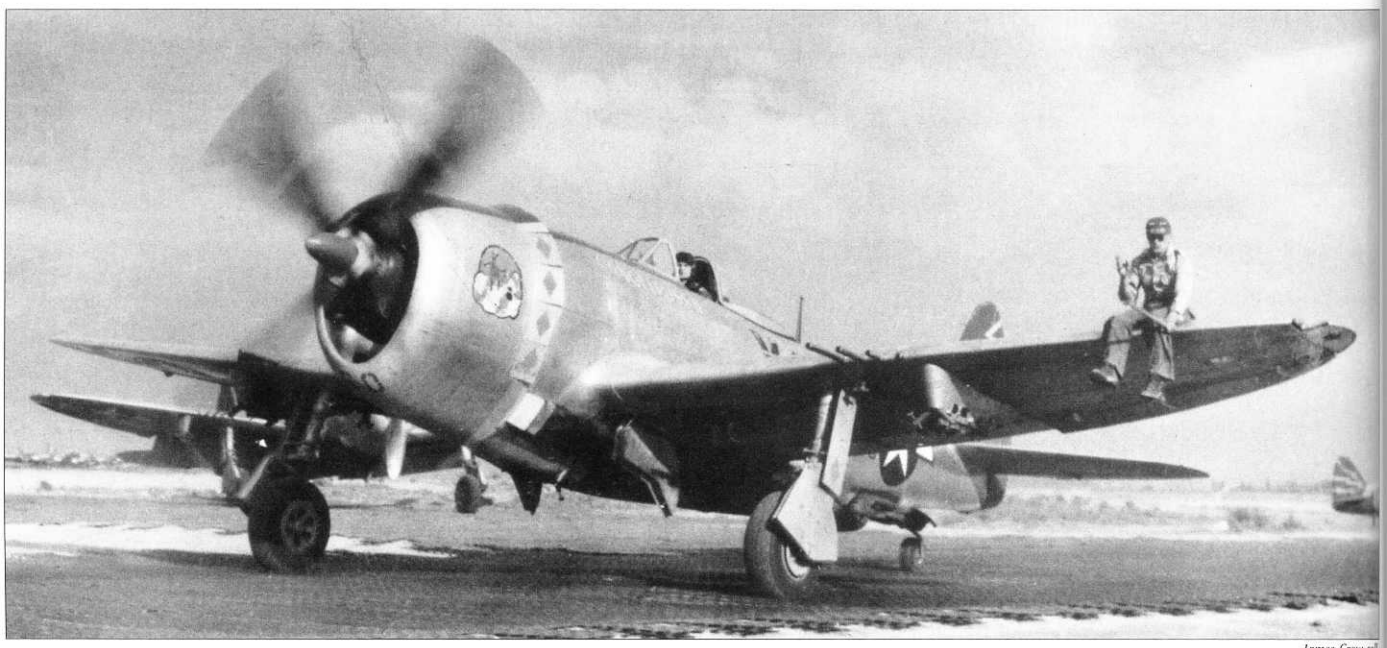
sition from the aging Curtiss P-40s to Thunderbolts in the following words:

"The Jug was a great dive-bomber because of excellent stability at all speeds. It was easy to center the ball, trim, and keep the nose on the target. It was a relief not to stand on the left rudder just to keep the airplane from slipping sideways in a dive. This natural stability enhanced an excellent gun platform. Strafing a fast-moving train in the Po Valley later in the war, I hit the locomotive with the cone of my eight guns knocking it completely off the tracks while the rest of the train, minus its locomotive, rolled on with no hesitation"[19].

In March 1944 also 79th FG, another ex-P-40 Warhawk unit, began to convert to Thunderbolts at Capodichino airfield near Naples. The unit flew its first P-47 mission, a patrol over Anzio beachhead, on 9th March. The huge, radial-engined 'beast' was – and felt – very different from the relatively small, liquid-cooled and underpowered P-40. During the transition period 79th FG lost two pilots in flying accidents. Nevertheless, first P-47 victories in 79th FG promptly followed – on 17th March pilots of 85th FS intercepted a gaggle of bombed-up Messerschmitt 109s over Roccasecca and shot down two of them.

At this period of the war and in this remote part of Europe, classic fighter vs. fighter skirmishes were for Thunderbolt pilots a welcome diversion from their regular, strenuous, down-to earth duties. When it came to crushing enemy's defensive lines and pockets of staunch resistance – and there were plenty of those in Italy – there were no better aircraft at hand for the job than P-47s. Payload was one of their great assets. The biggest bomb ever taken aloft by an American fighter-bomber in the Second World War was the one-thousand-pounder (453 kg), in Italy usually

[19] M. McCarthy, *Air-to-Ground Battle for Italy*, p. 65.



James Crow coll.

P-47D z 86. FS / 79. FG (12. AF) kołują na miejsce postojowe. Drogę pilotom wskazują siedzący na skrzydłach mechanicy; Cesenatico, Włochy, marzec 1945 roku. W Cesenatico 79. FG stacjonowała do lipca 1945 roku, skąd przeniosła się do Austrii.

P-47Ds of 86th FS / 79th FG (12th AF) taxiing around. Ground crews, riding the wings, show the way to the pilots; Cesenatico, Italy, March 1945. In Cesenatico 79. FG remained until July 1945, whereupon it moved to Austria.

W marcu 1944 roku 79. FG, również latająca do tej pory na Curtissach P-40, rozpoczęła przezbrajanie na lotnisku w Capodichino pod Neapolem. Pierwszy lot bojowy na Thunderboltach – patrol nad przyczółkiem pod Anzio – 79. FG wykonała 9 marca. Wymiana samolotów kosztowała 79. FG życie dwóch pilotów, którzy zginęli w wypadkach w trakcie testowania możliwości nowego sprzętu. Pierwsze zwycięstwa powietrzne na Thunderboltach 79. FG wywalczyła już 17 marca, kiedy piloci 85. FS przechwycili nad Roccasecca obładowane bombami Messerschmitty 109 i zestrzelili dwa z nich.

Na tym etapie wojny i w tym rejonie Europy potyczki w powietrzu były dla pilotów Thunderboltów wręcz mile widzianym przerywnikiem – ich podstawową rolą było miażdżenie oporu wroga na ziemi i w tej roli nie miały sobie równych. Pociski rakietowe HVAR (High Velocity Aerial Rocket) okazały się doskonałą bronią przeciwko pancernym celom naziemnym, a bomby służyły do burzenia mostów i zasypywania tuneli. Pod koniec marca 1944 roku przeprowadzono testy z zawieszeniem pod skrzydłami Thunderboltów *dwóch* bomb o wadze 1000 funtów – stare P-40 ledwo odrywały się od ziemi z jedną taką bombą pod brzuchem. Gdy eksperyment zakończył się powodzeniem, 15 kwietnia Thunderbolty 85. FS (79. FG) wzięły udział w misji nad Cassino, zabierając na pokład dwie bomby o wadze 1000 funtów pod skrzydłami *oraz* 500-funtową na centralnym węźle zawieszenia (co stanowiło prawie tyle, ile mógł zabrać średni bombowiec B-25, a najwięcej, co mógł unieść B-26 Marauder).

Beginning with 19th March 1944, for the ensuing six weeks all available forces of 12th AF were engaged in the Operation Strangle, an all-out interdiction effort aimed at destroying the railway network north of Rome and cutting off German troops in Italy from supplies and rein-

James Crow coll.

SDAM coll.

Widoczne na ogonach żółte błyskawice na czarnym tle wyróżniały samoloty 345. FS/350. FG (12. AF). Pierwszy z brzegu samolot, P-47D-28-RA („5C6", n/s 42-28587) ma na burcie zaznaczoną ilość wykonanych misji – nie mniej niż sto! Co ciekawe, dwie środkowe maszyny w szyku, prawdopodobnie świeżo dostarczone do jednostki, nie posiadają oznaczeń taktycznych. Druga maszyna w szeregu – P-47D-30-RA (n/s 44-33074) – miała na ogonie żółtą błyskawicę bez czarnego tła, niewidoczną na tym zdjęciu z powodu silnego refleksu słonecznego. Trzeci w szeregu to P-47D-30-RE (n/s 44-20872).

Yellow lightnings against black background clearly identify these machines as belonging to 345th FS/350th FG (12th AF). Of special interest are neat rows of mission markings under cockpit of the aircraft in the foreground – P-47D-28-RA ('5C6', s/n 42-28587) – no fewer than a hundred! Curiously, the two machines in the centre lack the fuselage codes; most probably they are freshly delivered to the unit. The second machine in the formation – P-47D-30-RA (s/n 44-33074) – sported a yellow lightning without black background (not visible in this shot due to sun glare). The third Thunderbolt is P-47D-30-RE (s/n 44-20872).

bie równych. Największą bombą, jaką w czasie II wojny światowej podwieszono pod amerykański myśliwiec, była tzw. tysiącfuntówka (453 kg), we Włoszech zwykle używana do burzenia mostów i tuneli. Pod koniec marca po raz pierwszy wypróbowano zestaw dwóch bomb tysiącfuntowych (w sumie blisko tona), podwieszanych pod skrzydłami Thunderbolta – stare P-40 „zataczały się" już przy jednej takiej bombie pod kadłubem. Kiedy ten eksperyment powiódł się, 15 kwietnia lecące w okolice Cassino maszyny 85. FS (79. FG) uzbrojono w dwie bomby tysiącfuntowe pod skrzydłami oraz bombę pięćsetfuntową pod kadłubem (dla porównania – średni bombowiec B-25 Mitchell zabierał maksymalnie niewiele więcej, bo 3000 funtów bomb).

Od 19 marca 1944 roku przez następne sześć tygodni wszystkie dostępne siły 12. AF zaangażowano w operację „Strangle", której celem było niszczenie sieci kolejowej na północ od Rzymu i odcięcie sił niemieckich we Włoszech od posiłków. Tylko w ten sposób spodziewano się przełamać impas pod Anzio i na tzw. Linii Gustawa, niemieckiej linii fortyfikacji na południe od Rzymu, w której centrum leżało Monte Cassino. Thunderbolty 12. AF brały również udział w polowaniu na dwa olbrzymie niemieckie działa kolejowe, znane powszechnie jako „Anzio Annie" i „Anzio Express", regularnie ostrzeliwujące aliancki przyczółek i kryjące się po każdym strzale w tunelach. Gęsta sieć kolejowa, zbudowana w górzystym i niedostępnym terenie północnych Włoch, była nie lada osiągnięciem inżynieryjnym; systematyczne niszczenie jej licznych wiaduktów i tuneli wymagało od pilotów Thunderboltów równie nieprzeciętnych umiejętności. Bill Colgan, wówczas jeszcze pilot 79. FG, wspominał:

forcements. It was believed that only in this way the prolonged stalemate at Anzio beachhead as well as along the German defensive 'Gustav Line' south of Rome, with its strongpoint at Monte Cassino monastery, could be overcome. Thunderbolts of 12th AF also participated in many attempts to locate and neutralize the two German railway guns, commonly known as the 'Anzio Annie' and 'Anzio Express', which regularly shelled the beachhead, hiding back in mountain tunnels after each shot. The extensive railway network, carved in the mountainous and hardly accessible terrain of the northern Italy, was an engineering masterpiece. Destroying its countless viaducts and tunnels took some skill, too! Bill Colgan, then a pilot with 79th FG, recalled:

"We flew some missions to block tunnels, usually on rail lines. This job consisted of trying to throw 1000-pounders, with delayed fusing, into the mouths of the tunnels. Since tunnels are never found in good, flat terrain – in fact, a pretty good hunk of mountain on top of them is the only reason they are there – flying down a set of tracks as low as it is possible to get into the face of a mountain may be among the most demanding of fighter-bomber missions. Some pilots said these were 'guts' missions. Many bombs were effectively put into tunnels in Italy in that summer, but if a pilots missed the small opening – and some did miss – as the airplane was being yanked up to clear the mountain, the bomb sometimes hit a glancing blow on the face of the mountain and then *passed the airplane* on its way up."[20]

[20] William Colgan, *WWII Fighter Bomber Pilot*, p. 78.

James Crow coll.

Thunderbolty z 85. FS / 79. FG na lotnisku w Fano, Włochy, początek 1945 roku. Pod skrzydłami widoczne 500-funtowe bomby i odrzucany zbiornik na paliwo. Warto również zwrócić uwagę na jeden z namiotów, widoczny w tle. W takich warunkach mieszkali piloci 79. FG w czasie zimy 1944/45!

Not so sunny Italy. Snow-capped Thunderbolts of 85th FS / 79th FG at Fano in early 1945. Note 500-lb bombs shackled under wings and a drop tank under belly. Of further interest is one of the tents visible in the background. This is where the group's personnel actually lived during that winter of 1944/45!

„Lataliśmy czasem na misje blokowania tuneli, zwykle kolejowych. Nasze zadanie polegało na wrzuceniu bomby tysiącfuntowej, zaopatrzonej w zapalnik czasowy, do ich środka. Tunelu nie buduje się na płaskim terenie; w rzeczy samej, góra piętrząca się ponad nim jest jedynym powodem, dla którego w ogóle tam jest. Dlatego też latanie tuż nad torem kolejowym, na możliwie najniższym pułapie, by dotrzeć do samego podnóża góry, było jednym z najtrudniejszych zadań myśliwsko-bombowych w całej tej wojnie. Niektórzy mówili, że te akcje były ostatecznym sprawdzianem odwagi pilotów. Wiele bomb trafiło w ten sposób do tuneli we Włoszech, ale jeśli pilot chybił – a niektórym się

In that period of war Thunderbolt pilots usually met the Luftwaffe fighters on escort missions, flown in support of Marauder and Mitchell medium bombers. However, the markedly wary enemy counted on some easy prey like stragglers and avoided tangling with determined escorts. Since P-47s were not letting themselves be lured away from their charges, there were many brief shootouts and smoking '109s reported diving into clouds but very few credited victories. After all, Thunderbolts' task was to bring the bombers safely home, not to chase the Luftwaffe, and this they did just fine. Victories or no victories, they certainly earned the gratitude among mediums' crews who stood

James Crow coll.

to zdarzyło – to kiedy podrywał samolot w gwałtownym zwrocie, by wyminąć skalną ścianę przed sobą, jego bomba czasem odbijała się rykoszetem od stoku i pędząc pionowo w górę... wyprzedzała samolot!"[20].

W tym okresie okazji do potyczek z Luftwaffe dostarczały zwykle loty eskortowe w osłonie Marauderów i Mitchelli, ale że ostrożny przeciwnik zwykle szukał łatwego łupu i nie wdawał się w walkę, a P-47 nie dawały odciągnąć się od swoich podopiecznych, te spotkania rzadko kiedy kończyły się potwierdzonymi zestrzeleniami. Z drugiej strony, miarą wartości misji eskortowych była nie ilość zestrzelonych samolotów wroga, ale ocalonych bombowców, tym bardziej że pozostawione bez osłony B-25 i B-26 nie miały szans w spotkaniu z silnie uzbrojonymi Focke-Wulfami 190.

22 marca 1944 roku erupcja leżącego nieopodal Neapolu Wezuwiusza (który niegdyś pogrzebał żywcem starożytne Pompeje) wymusiła przeprowadzkę 57. FG, która w tym czasie stacjonowała u podnóża wulkanu w Arcola. Dwa dni później 57. FG rozgościła się w Alto na Korsyce. 14 kwietnia jednostka zapracowała na swój trzeci DUC, co było rzadkością wśród jednostek lotniczych (pierwsze dwa 57. FG otrzymała za kampanię w Afryce Północnej i na Sycylii, kiedy latała na Curtissach P-40). Tylko tego jednego dnia 57. FG wykonała aż sześć ataków na linie komunikacyjne wroga w rejonie Florencja – Arezzo. W ich efekcie na konto jednostki zapisano zburzenie dwóch tuneli i wiaduktu kolejowego, zniszczenie sześciu lokomotyw, 108 wagonów, składu paliwa oraz zerwanie torów w dziewięciu miejscach. Zestrzelono też dwa nieprzyjacielskie samoloty (oba Lt. Paul Carll z 64. FS).

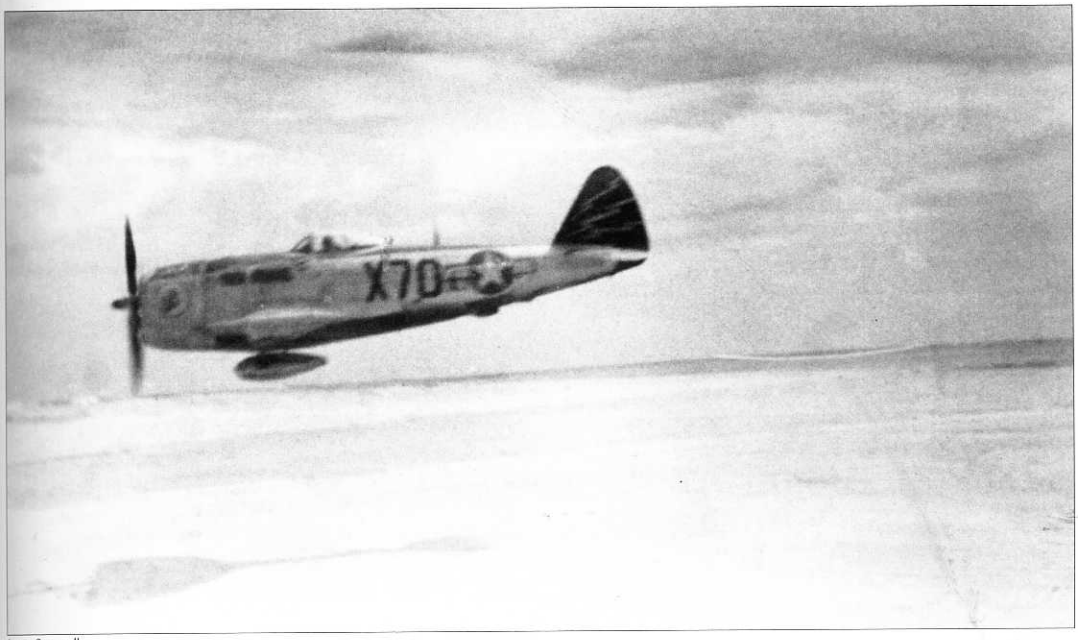
[20] William Colgan, op. cit., s. 78.

no chance against heavily armed Focke-Wulf 190s.

On 22nd March 1944 the eruption of Vesuvius (which in the past had buried alive the ancient city of Pompeii) towering above Naples forced 57th FG, hitherto stationed at the foot of the volcano at Arcola, to beat a hasty retreat from the endangered area. Two days later 57th FG set up shop at Alto in Corsica. On 14th April the group earned its third DUC, which was a rare occurrence among air force units (the first two DUC were awarded to the unit for the campaigns in the North Africa and Sicily when it was still operating Curtiss P-40s). On that single day the 57th flew six missions against enemy railway targets along the Firenze – Arrezzo route. In the course of action the pilots of the group sealed two tunnels, brought down one viaduct, destroyed six locomotives, 108 rail cars, cut the railroad tracks in nine spots and burned an oil dump. Furthermore, Lt. Paul Carll of 64th FS was credited with two aerial victories.

In late April Lt. Col. Earl Bates, the long-lasting CO of the 79th FG, returned to the United States following the completion of his first combat tour. His place was filled by Col. Charles W. Stark. Of note is the fact that Bates flew a total of 90 combat sorties (in vast majority on Warhawks), while his successor was shot down by Flak almost as soon as he took up his post (on 7th May) and was made a PoW. The 79th's new commander was Maj. Melvin Nielsen. Interestingly, at that time his elder brother – Lt. Col. Ariel Nielsen – was commanding Corsica-stationed 350th FG, which was shortly to convert to Thunderbolts.

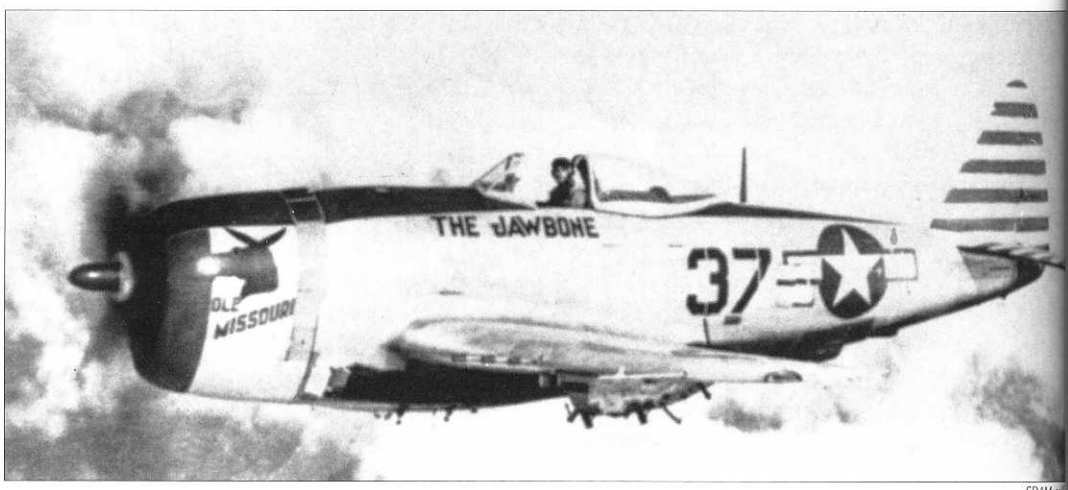
Fighter-bomber missions were continued at an unabated pace throughout the summer of 1944. On 13th May Lt. Ed Lemmon of 86th FS (79th FG), Lt. Sam Rospo's wingman, was the first



James Crow coll.

Cpt. Philip Bagian z 87. FS/79. FG w akcji. 4 maja 1945 roku do bazy jednostki w Cesenatico zaproszono wysokich rangą brytyjskich oficerów, którzy mieli wygłosić przemówienia z okazji zakończenia działań wojennych we Włoszech oraz podziękować za wieloletnią współpracę 79. FG z Desert Air Force. Uroczystość miał uświetnić przelot trzech Thunderboltów, jednak wybór dowodzącego klucza nie był najtrafniejszy. Cpt. Bagian, weteran 120 lotów bojowych i kawaler orderu Srebrnej Gwiazdy oraz brytyjskiego DFC, w powietrzu był postrachem wszystkich – wrogów i „swoich". Kiedy jego Thunderbolt minął trybunę z gośćmi w odległości zaledwie paru metrów, zrywając skrzydłem dekoracje, przemówienia szybko zakończono, by uniknąć przypadkowych ofiar...

Cpt. Philip Bagian of 87th FS/79th FG during his famous 'buzz job'. On 4th May 1945 several 'top-brass' British officers were invited to Cesenatico to give speeches commemorating the long brotherhood in arms of 79th FG and the RAF's Desert Air Force. As part of the ceremony, Cpt. Bagian – a 120-mission veteran and a holder of the Silver Star and the British DFC – was to lead three Thunderbolts in a symbolic fly-over. Perhaps the choice of the leader was not quite prudent, for Bagian was the 87th's 'hottest' pilot and, by all accounts, a wild man in the air. As he flashed, roaring at full throttle, just a few feet from the stage with noble guests, the ceremony was promptly ended to avoid fatalities...



SDAM coll.

P47D-30-RA („37", n/s 44-32734) *Ole Missouri / The Jawbone* z 525. FS/86. FG, Korsyka, lato 1944 roku.

P47D-30-RA (coded '37', s/n 44-32734) *Ole Missouri / The Jawbone* of 525th FS / 86th FG, Corsica, summer 1944.

Pod koniec kwietnia Lt. Col. Earl Bates, dowódca 79. FG, wrócił do Stanów, a jego miejsce zajął Col. Charles W. Stark. O ile Bates wylatał 90 misji bojowych (w większości na Warhawkach), jego następca został zestrzelony przez *Flak* już 7 maja i dostał się do niewoli. Dowodzenie 79. FG przejął Maj. Melvin Nielsen. Co ciekawe, jego starszy brat, Lt. Col. Ariel Nielsen, dowodził stacjonującą na Korsyce 350. FG, która wkrótce też miała przezbroić się na Thunderbolty.

13 maja niezwykłego wyczynu dokonał Lt. Ed Lemmon z 86. FS (79. FG), skrzydłowy Lt. Sama Rospo. Kiedy na wyrzutniku podskrzydłowym Thunderbolta Rospo zaklinowała się pięćsetfuntowa bomba i żaden manewr nie pomógł uwolnić się od niej, obaj piloci wyrównali lot, zredukowali prędkość do granicy przeciągnięcia, po czym Lemmon kilka razy szturchnął upartą bombę końcówką skrzydła swojego Thunderbolta, aż w końcu zrzucił ją z zaczepu. Tej sztuczki użyto w 79. FG jeszcze co najmniej jeden raz, uwalniając pechowego pilota od tysiącfuntowej bomby zaklinowanej pod skrzydłem.

W czerwcu 1944 roku w Thunderbolty wyposażono dwie kolejne jednostki, 27. i 86. FG, które do tej pory latały na A-36 Apache i przejto try out an unorthodox method of freeing a hung bomb in flight. While on a mission, Lt. Rospo realized that a 500-lb bomb got stuck under wing of his Thunderbolt. All conceivable manoeuvres and tricks failed to shake it off. Finally both pilots levelled off and throttled back to the point of stalling, whereupon Lemmon jabbed the stubborn bomb a couple of times with his Thunderbolt's wingtip, sending it on its way down. This stunt was performed in the 79th FG at least one more time; on that other occasion a hung underwing 1000-pounder and a miserable-looking pilot were successfully parted.

In June 1944 Thunderbolts were issued to two more fighter-bomber groups – 27th and 86th – which thus far had flown A-36 Apaches and, for a short stint of time, P-40 Warhawks. The commanding officer of 27th FG at that time was Col. Dorr Newton. The 86th, in turn, was taken over by Col. Earl Bates, the erstwhile CO of 79th FG, who returned to Italy for his second combat tour. The machines of 86th wore distinctive horizontal red and white stripes on their tails. Hence the group's unofficial name: 'Candy Stripers'.

In mid-June the 79th FG followed 57th FG in moving to Corsica. There it was quartered at

James Crow coll.

P-47D *Terror of The Luftwaffe* z 527. FS/86. FG.

P-47D named *Terror of The Luftwaffe* of 527th FS/86th FG

ściowo na P-40 Warhawk. Dowódcą 27. FG był w tym czasie Col. Dorr Newton. Z kolei 86. FG od sierpnia przejął Col. Earl Bates, były dowódca 79. FG, który wrócił do Włoch ze Stanów na swoją drugą turę bojową. Samoloty 86. FG wyróżniały ogony pomalowane w poziome, czerwonobiałe pasy, kojarzone z opakowaniami od cukierków. Stąd też nieoficjalny przydomek jednostki – „Candy Stripers".

Tymczasem w połowie czerwca 79. FG ruszyła śladem 57. FG, przenosząc się na Korsykę, na lotnisko Serragia. Oprócz Thunderboltów na wyspie stacjonowały w tym czasie również trzy jednostki bombowe 12. AF latające na Mitchellach. Stąd 20 czerwca samoloty z 87. FS (79. FG) wykonały niezwykła misję, obkładając pięćsetfuntowymi bombami włoski lotniskowiec „Aquila", stojący w porcie w Genui. Po podpisaniu przez Włochów zawieszenia broni we wrześniu 1943 roku Niemcy przejęli okręt, który w chwili ataku był niemal gotowy do służby. Pięć bomb przebiło pokład lotniskowca, wywołując gwałtowny pożar i wtórne eksplozje. Tonący okręt osiadł na dnie portu[21].

W połowie 1944 roku, w miarę wycofania się z terenu Półwyspu Apenińskiego niemieckich jednostek myśliwskich, obronę powietrzną północnych Włoch przejmowała na siebie ANR (*Aeronautica Nazionale Repubblicana*), częściowo wyposażona przez Niemców w Messerschmitty Bf 109 wersji G i K. 29 czerwca niedaleko Bolonii włoskie Bf 109 z *2º Gruppo Caccia* wpadły na tuzin Thunderboltów z 64. FS (57. FG). Po tym

[21] Po kilku miesiącach napraw Niemcom udało się podnieść okręt z dna, chociaż jego wartość bojowa była już żadna. W kwietniu 1945 roku, wycofując się, planowali zatopienie lotniskowca u wejścia do portu w Genui. Aby temu zapobiec, Włosi zatopili *Aqilę* w doku. Po wojnie okręt został złomowany.

Serragia airfield. Besides Thunderbolts, the island also housed three 12th AF's bombardment groups operating B-25 Mitchells. Flying off from Serragia, on 20th June Thunderbolts of 87th FS (79th FG) carried out their most extraordinary mission of the war, disabling an Italian-built aircraft carrier Aquila, standing at anchor in the port of Genua, with a hail of 500-lb bombs. After the Italians had signed armistice with the allies in September 1943, Germans captured the ship and at the moment of the 79th FG's attack the Aquila almost operational. Five bombs crushed through her deck, starting a violent fire onboard and a series of secondary detonations inside her hull. The sinking ship settled down onto the bottom of the harbour[21].

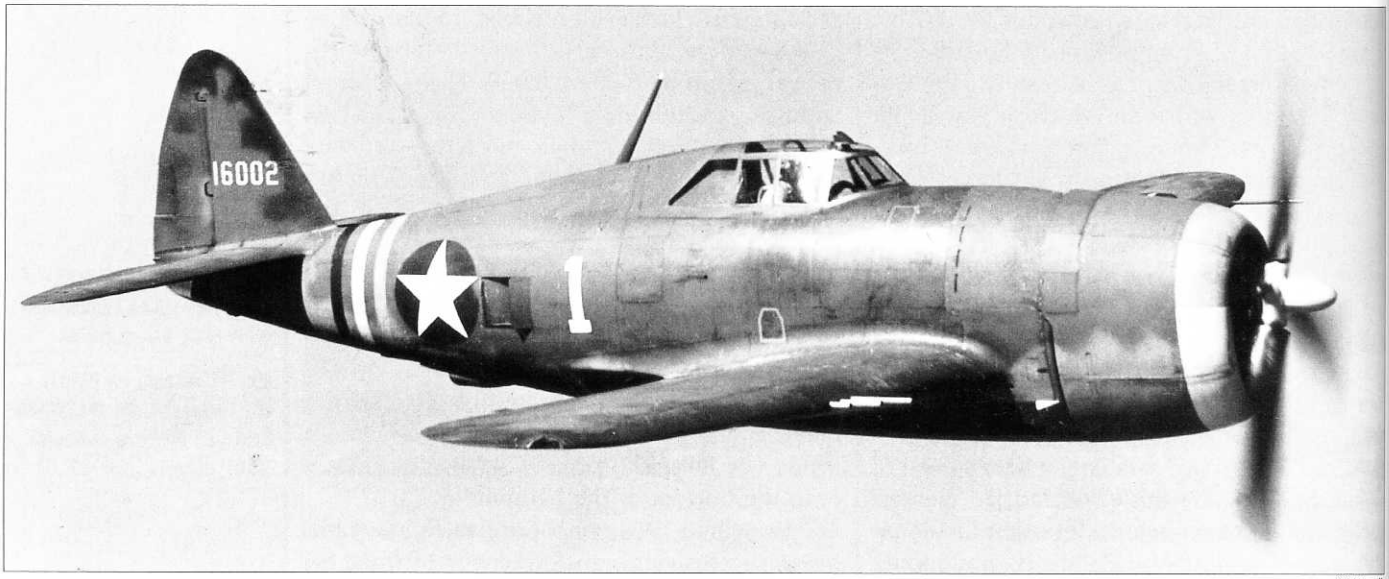
From mid-1944, with German fighter units being successively transferred out of Italy, the only opposition in the air to the allies was that of the Italian ANR (*Aeronautica Nazionale Repubblicana*), partially equipped by the Germans with Messerschmitts Bf 109 Gs and Ks. On 29th June, near Bologna, Thunderbolts of 64th FS (57th FG) ran into a dozen of Italian Bf 109s of *2º Gruppo Caccia*. After this scrap the Italian pilots claimed one P-47 shot down but – as was often the case – it was more of wishful thinking than anything. On the other hand, Lt. Mannon of 64th FS was not credited with any victories on this occasion although the Bf 109 of *3. Squadriglia Caccia* he had fired at in fact crashed, killing the pilot.

[21] After several months of repairs Germans succeeded in raising the ship off the bottom but her combat value was by that time practically none. While withdrawing in April 1945, Germans planned to sink her at the entrance to the Genua port. To prevent this from happening, the Italians sabotaged and sank Aquila in her dock. After the war the ship was scuttled.

James Crow coll.

Ten P-47D „X15" z 85. FS/79. FG we wrześniu 1945 roku, kiedy jednostka stacjonowała w Austrii (w Hörsching w pobliżu Linzu), zakończył awaryjne lądowanie w lesie świerkowym. Pilot, Stanley J. Bradner, wyszedł z kraksy bez jednego draśnięcia.

In September 1945, when 79th FG was stationed in Austria (in Hörsching near Linz), this P-47D 'X-15' of 85th FS / 79th FG was forced to belly in, ending up in a pine forest. Its pilot, Stanley J. Bradner, walked away from the crash unscathed.



SDAM coll.

P-47B (n/s 41-6002) należący do dowódcy 56. FG Maj. Huberta Zemke podczas szkolenia w bazie Mitchel Field w stanie Nowy Jork w 1942 roku. 56. FG była pierwszą jednostką USAAF przezbrojoną w Thunderbolty.

P-47B (s/n 41-6002) flown by Maj. Hubert Zemke, CO of 56th Fighter Group, during familiarisation flights at Mitchel Field, NY, in 1942. The 56th was the first USAAF's unit to convert to Thunderbolts.

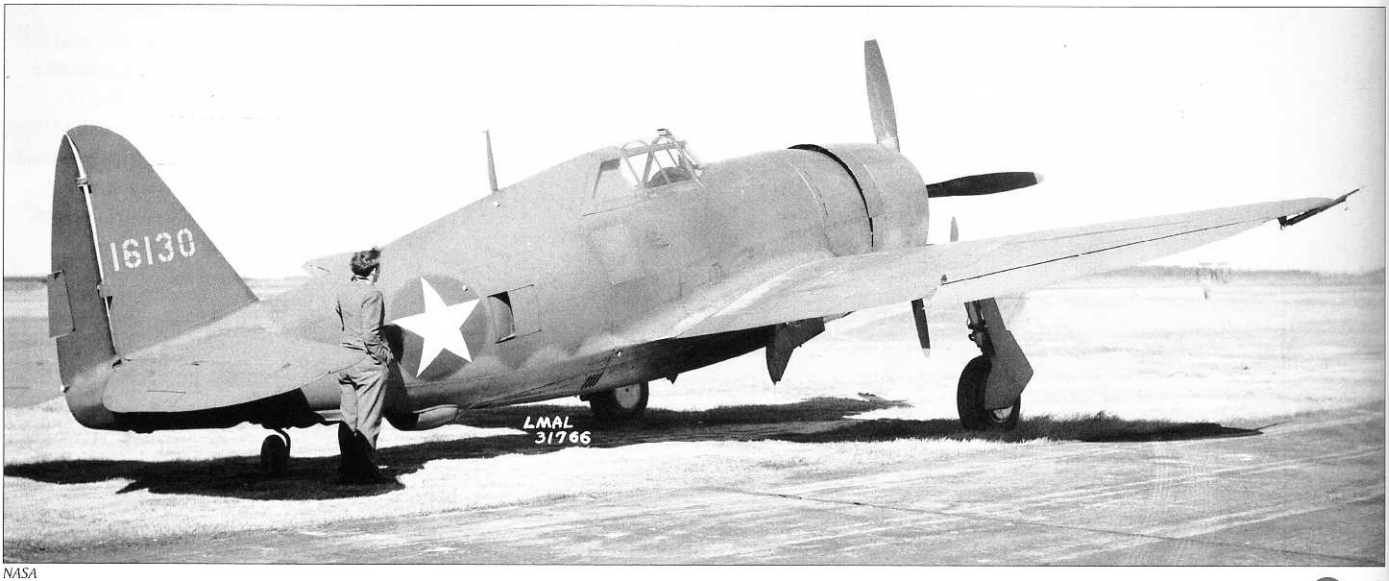
starciu Włosi meldowali zestrzelenie jednego P-47, ale – jak to często miało miejsce – bezpodstawne. Z kolei Lt. Mannon z 64. FS nie zgłosił ostrzelanego przez siebie samolotu jako zwycięstwa, ale trafiony przez niego Bf 109 z *3. Squadriglia Caccia* faktycznie rozbił się, a pilot zginął.

1 lipca z Włochami stoczył walkę kolejny dywizjon z 57. FG – 66. FS. Na przechwycenie jedenastu Thunderboltów, z Reggio Emilia wystartowało sześć Macchi C.205 i pięć Fiatów G.55 z *1º Gruppo Caccia*. Pomimo wyrównanych szans, Amerykanie rozprawili się z Włochami bez większej trudności, przypisując sobie sześć zestrzeleń (Włosi faktycznie stracili dwa C.205 i dwa G.55). „Dublet" zaliczył sobie podporucznik Howard Cleveland. Piloci ANR zgłaszali dwa zwycięstwa, jednak wszystkie Thunderbolty 66. FS, chociaż niektóre uszkodzone, wróciły do bazy.

18 lipca 1944 roku piloci 314. FS (324. FG) wykonali historyczną misję – ostatni lot bojowy jednostki USAAF w Europie na P-40. Dzień późniejszy

On 1st July 1944 six Macchi C.205s and five Fiat G.55s of *1º Gruppo Caccia* were scrambled from Reggia Emilia to intercept intruders – eleven Thunderbolts of 66th FS (57th FG). Although the odds were even, the Americans beat the Italian fighters without much ado. Of six victories they were credited with (the Italians actually lost four) two were by 2/Lt. Howard Cleveland. The ANR pilots claimed two but all the machines of 66th FS, albeit some damaged, returned safely to base.

On 18th July 1944 eight pilots of 314th FS (324th FG) flew a historic mission – the last operational sortie flown by a USAAF unit over Europe on the Curtiss P-40. The following day 314th FS left its somewhat war-weary Warhawks on the Italian mainland and moved to Corsica, where it converted to Thunderbolts. By mid-1944 this strategically located island (in the allies' hands since October 1943) housed all Thunderbolts subordinated to the U.S. 12th AF. From there, they had well within range the entire northern part of the Apennine Peninsula,



P-47C-1-RE (n/s 41-6130) podczas prób w NACA w lutym 1943 roku.

P-47C-1-RE (s/n 41-6130) on trials in NACA, February 1943.

NASA

SDAM coll.

niej 314. FS pozostawił swoje wysłużone P-40 we Włoszech i przeniósł się na Korsykę, gdzie odebrał Thunderbolty. W połowie 1944 roku na tę strategicznie położoną wyspę, która znajdowała się w rękach aliantów od października 1943 roku, przeniosły się wszystkie Thunderbolty 12. AF. Stąd miały w zasięgu południową Francję i północną część Półwyspu Apenińskiego, a zwłaszcza rozległą dolinę Padu, gdzie zbiegały się szlaki komunikacyjne wiodące do Włoch z całej okupowanej Europy. Dowódcą 324. FG (od maja 1944 roku do końca wojny) był Lt. Col. Franklin Horton.

26 lipca tuzin Thunderboltów z 86. FS (79. FG), bombardujących most na północny zachód od Brescia, zostało zaatakowanych przez jedenaście Messerschmittów z dwóch dywizjonów *2º Gruppo Caccia* ANR. Pomimo zaciekłej bitwy ostateczny wynik okazał się daleko skromniejszy niż to wydawało się pilotom obu stron. Żadne z trzech zgłoszeń Włochów nie znajduje

especially the Po River Valley with its extensive rail network. At the time of conversion from Warhawks to Thunderbolts the commanding post at 324th FG was held by Lt. Col. Franklin Horton (from May 1944 until the end of the war in Europe).

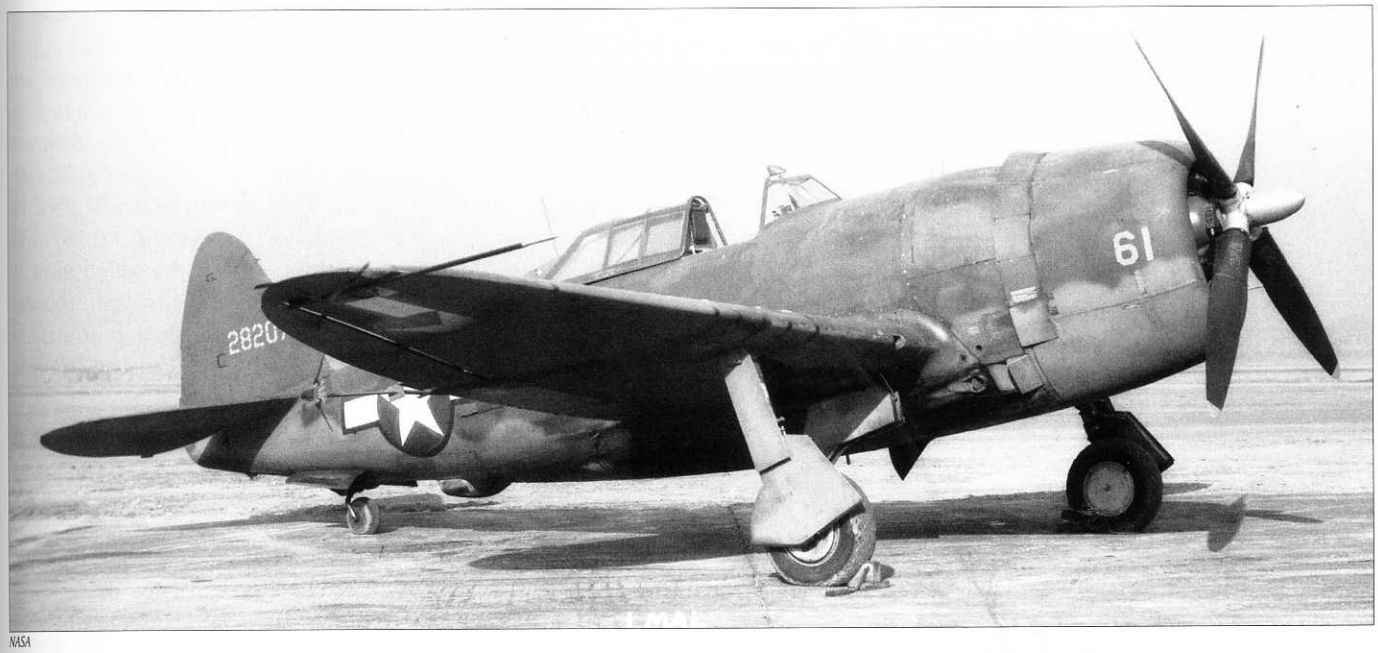
On 26th July, while bombing a bridge north west of Brescia, a dozen of Thunderbolts of 86th FS (79th FG) was bounced by 11 Messerschmitts of Italian *2º Gruppo Caccia* ANR. Despite apparent ferocity of this engagement, its outcome was much less conclusive than claimed by its participants. None of the three claims filed by the Italians could be positively verified. On the other hand, of five '109 credited to 86th FS, only one was actually lost by the Italians. Interestingly, although the war in Italy was to drag on for ten more months, the 79th never again was offered an opportunity for such a classic fighter vs. fighter scrap, with more than single aircraft involved.

P-47C-2-RE z 56. FG na jednym z lotnisk w Wielkiej Brytanii. Samolot ma białe pasy szybkiej identyfikacji na osłonie silnika i usterzeniu.

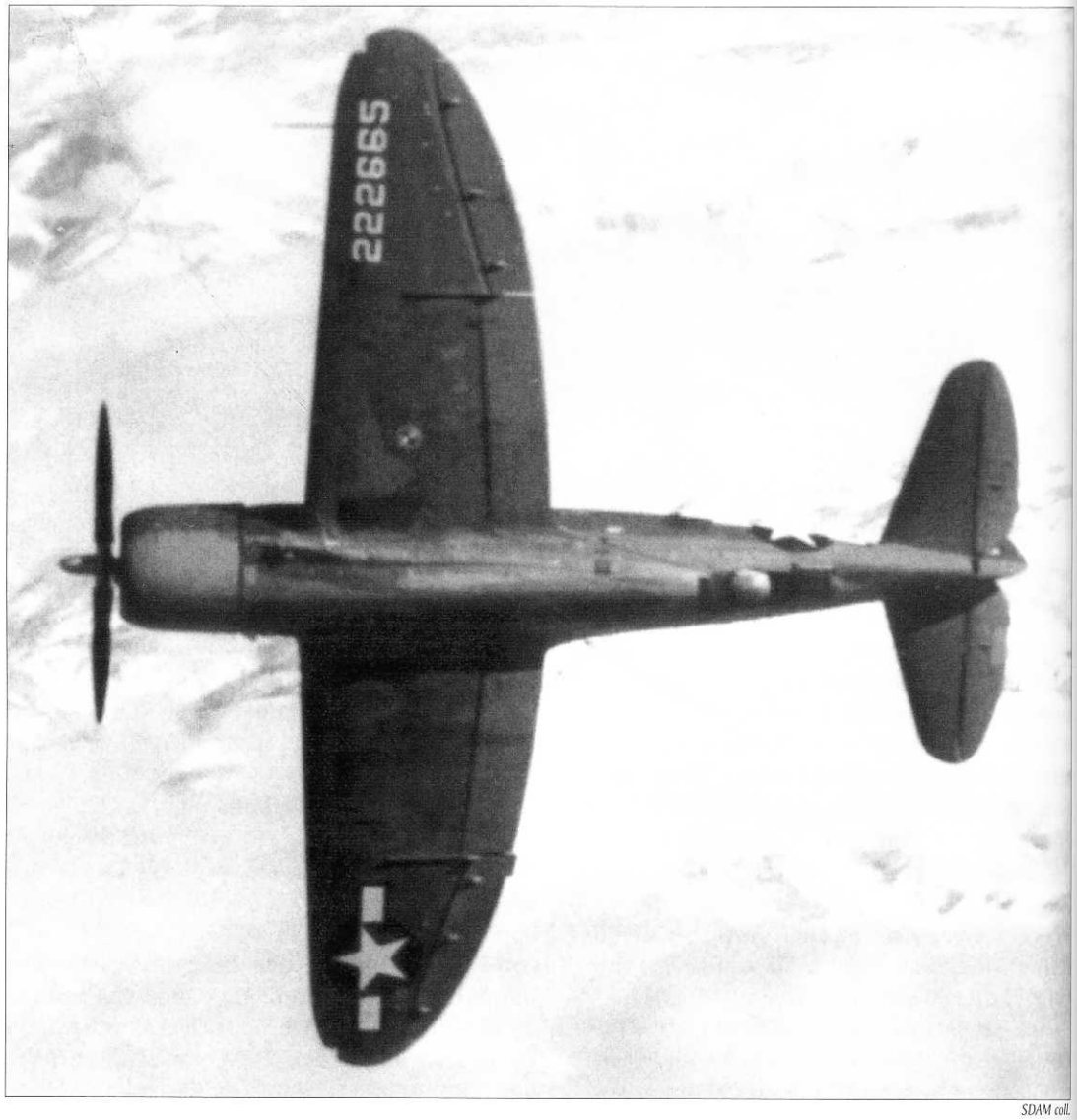
P-47C-2-RE of 56th FG in UK. Note the aerial recognition elements: white-collared nose and white stripes on tailplanes.

P-47D-2-RE (n/s 42-8207) podczas prób w NACA w styczniu 1944 roku.

P-47D-2-RE (s/n 42-8207) tested in NACA in January 1944.



NASA



SDAM coll.

P-47D-4-RA (n/s 42-22665) w locie. Zwraca uwagę numer seryjny namalowany na dolnej powierzchni lewego skrzydła.

P-47D-4-RA (s/n 42-22665) banking hard to port. Of note is the serial number stencilled on the port wing underside.

potwierdzenia w faktach. Z drugiej strony, pilotom z 86. FS uznano pięć zestrzeleń, podczas gdy Włosi stracili tylko jednego Bf 109. Chociaż do końca wojny w Europie pozostał jeszcze blisko rok, dla 79. FG była to ostatnia okazja, aby stoczyć z myśliwcami przeciwnika klasyczną bitwę powietrzną, jak za „starych, dobrych czasów".

Z terenu Korsyki Thunderbolty rozpoczęły również działania przeciwko celom w południowej Francji, nieomal wchodząc w obszar działania Thunderboltów z 9. AF. Dla Niemców oznaczało to, że żadne lotnisko, dworzec kolejowy czy droga w okupowanej Francji nie były już bezpieczne. Klasycznym przykładem rajdu na południe Francji był atak dwóch dywizjonów (85. i 87. FS) z 79. FG, przeprowadzony 26 lipca na bazę Luftwaffe w Valence, na południe od Lyonu. W Valence stacjonowały m.in. Junkersy Ju 88 z II./KG 26, które nocą intensywnie bombardowały lotniska aliantów, dlatego też Thunderbolty pojawiły się nad ich bazą o zachodzie słońca, tuż przed ich wylotem. Ponownie Bill Colgan: „Kiedy pojawiliśmy się nad lotniskiem wroga na zwykłym pułapie przelotowym 9000 stóp (ok. 2700 metrów – przyp. tłum.), prowa-

From Corsica Thunderbolts also began to invade the airspace over the southern France. In practice this meant that their operational area overlapped with that of U.S. 9th AF's Thunderbolts stationed in Normandy. For the Germans there were no safe airfields, railway lines or roads in France any longer. A classic raid against what used to be the enemy's backyard was flown on 26th July 1944 by 79th FG. On that day two of its component squadrons – 85th and 87th – set upon the Luftwaffe base at Valance, south of Lyon. This aerodrome was used by, among others, Junkers Ju 88s of II./KG 26, which night after night bombed the allied airfields within their range. For this very reason, Thunderbolts took off in late afternoon, so as to arrive at Valance shortly before nightfall and catch the elusive enemy on the ground. Again Bill Colgan:

"As we approached the enemy airfield at a normal enroute altitude of some 9000 feet, the lead squadron started down to initiate the attack. From our cover position, the scene on the field below was perhaps a once-in-a-war sight. It was a beehive of activity by comparison with anything seen before on an enemy airfield. A few bombers

dzący dywizjon ruszył w dół do ataku. Krążąc w górze jako osłona, mieliśmy przed sobą widok, jaki zdarza się może raz na całą wojnę. Na dole wrzało jak w ulu, czegoś takiego jeszcze nie widzieliśmy na żadnym niemieckim lotnisku. Kilka bombowców wytoczyło się już na pas startowy, inne manewrowały lub rozgrzewały silniki na swoich miejscach postojowych. Nie ulegało wątpliwości, że Niemcy przygotowywali większy rajd bombowy. Flak otworzył ogień, dając jeden z najbardziej niezwykłych pokazów pirotechniki bojowej w całej tej wojnie. Kiedy pierwsze pociski siekących seriami P-47 poczęły rozrywać się na kadłubach bombowców, przedstawienie na dole natychmiast nabrało tempa. Bombowce, obładowane po brzegi bombami i paliwem, jeden po drugim znikały w potężnych kulach ognia. Zobaczyliśmy też, jak na środku pola wzlotów uderza o ziemię jeden z naszych P-47 i również eksploduje"[22]. Kiedy nad lotniskiem w Valence trwała zaciekła bitwa, okoliczni mieszkańcy wylegli na dachy swych domów, wiwatując i dopingując Amerykanom. 79. FG zgłosiła zespołowo ponad 20 zniszczonych bombowców.

Ten i wiele podobnych ataków na lotniska Luftwaffe miały za zadanie zneutralizowanie lotnictwa przeciwnika przed inwazją na południową Francję. 15 sierpnia 1944 roku ruszyła operacja „Dragoon", brytyjskie i amerykańskie lądowanie na francuskim wybrzeżu Morza Śródziemnego, pomiędzy Tulonem i Cannes. Pod koniec sierpnia 79. FG przeniosła się na francuską riwierę do St. Raphael, by do października wspierać swym potencjałem natarcie w głąb Francji. W sierpniu 1944 roku liczba Thunder-

[22] William Colgan, op. cit., s. 95.

had marshalled on the field; some were taxiing and others had engines running in their revetments or parking areas. Obviously they were preparing to launch a major bombing effort.

The flak cut loose, opening what was destined to be one of the most brilliant and savage local shows of combat pyrotechnics in the war. With the first rounds pumped into the bombers on the field by strafing P-47s, the pace and scope of the fireworks picked up immediately. Fully fuelled and loaded bombers, one after another, burst into huge balls of fire or exploded. A P-47 was seen to crash in the middle of the field in a ball of fire, too"[22].

Attracted by the battle raging on in the vicinity, the locals of Valance climbed on roofs of their houses and from there cheered on the attacking Americans. During this daring raid 79th FG claimed over 20 German bombers destroyed. The attacks on the Luftwaffe bases in the area continued. Their objective was to neutralize the enemy air force prior to the allied invasion of the southern France. On 15th August 1944 Operation Dragoon – the British and American landings on the French coast of the Mediterranean sea between Toulon and Cannes – was launched. By the end of August 79th FG moved to the French Riviera near St. Raphael, to support the allied drive up north for the ensuing three months. In August 1944 the number of USAAF's Thunderbolts operating in the Mediterranean Theatre of Operations reached its all-time peak of 697 machines (as compared to 411 Mustangs and 166 Lightnings)[23].

[22] William Colgan, *WWII Fighter Bomber Pilot*, p. 95.
[23] Source: *Army Air Forces Statistical Digest, World War II; Table 90 – Airplanes on Hand in Mediterranean Theater of Operations, by Type and Principal Model: Nov 1941 to Aug 1945*, p. 162.

P-47D-6-RE (s/n 42-74861) tuż po starcie. Widać domykające się podwozie.

P-47D-6-RE (s/n 42-74861) moments after getting airborne. Note the landing gear being retracted to its wells.

SDAM coll.

boltów amerykańskich sił powietrznych operujących na śródziemnomorskim teatrze działań osiągnęła swój szczyt – 697 maszyn (dla porównania: 411 Mustangów i 166 Lightningów)[23].

W tym czasie również 27. i 324. FG ruszyły na podbój Francji. We wrześniu 324. FG stacjonowała w Istres-Le Tube (Y-17), byłej bazie francuskiego lotnictwa niedaleko Marsylii, a 27. FG w pobliskim Salon-de-Provence (Y-16), a następnie w Loyettes (Y-25) koło Lyonu. 4 września 27. FG, ta bodaj najmniej znana jednostka Thunderboltów walcząca w Europie, zapracowała na swój drugi DUC, skutecznie uniemożliwiając niemieckiej armii wycofanie się na północ Francji, w górę doliny Rodanu (pierwszym *Distinguished Unit Citation* 27. FG została wyróżniona 10 września 1943, kiedy latała jeszcze na A-36 Apache, za rozbicie natarcia trzech niemieckich dywizji na przyczółek pod Salerno). W przeciwieństwie do 27. i 79. FG – i ku radości pilotów, którym nie spieszyło się do namiotów, zimna i błota zimowej Italii – 324. FG pozostała we Francji. W listopadzie 1944 roku została włączona w skład francusko-amerykańskiej 1. TAF

P-47D-11-RE (n/s 42-75568) na lotnisku fabrycznym. Doskonale widać charakterystyczny obrys skrzydeł i kształt osłony kabiny.

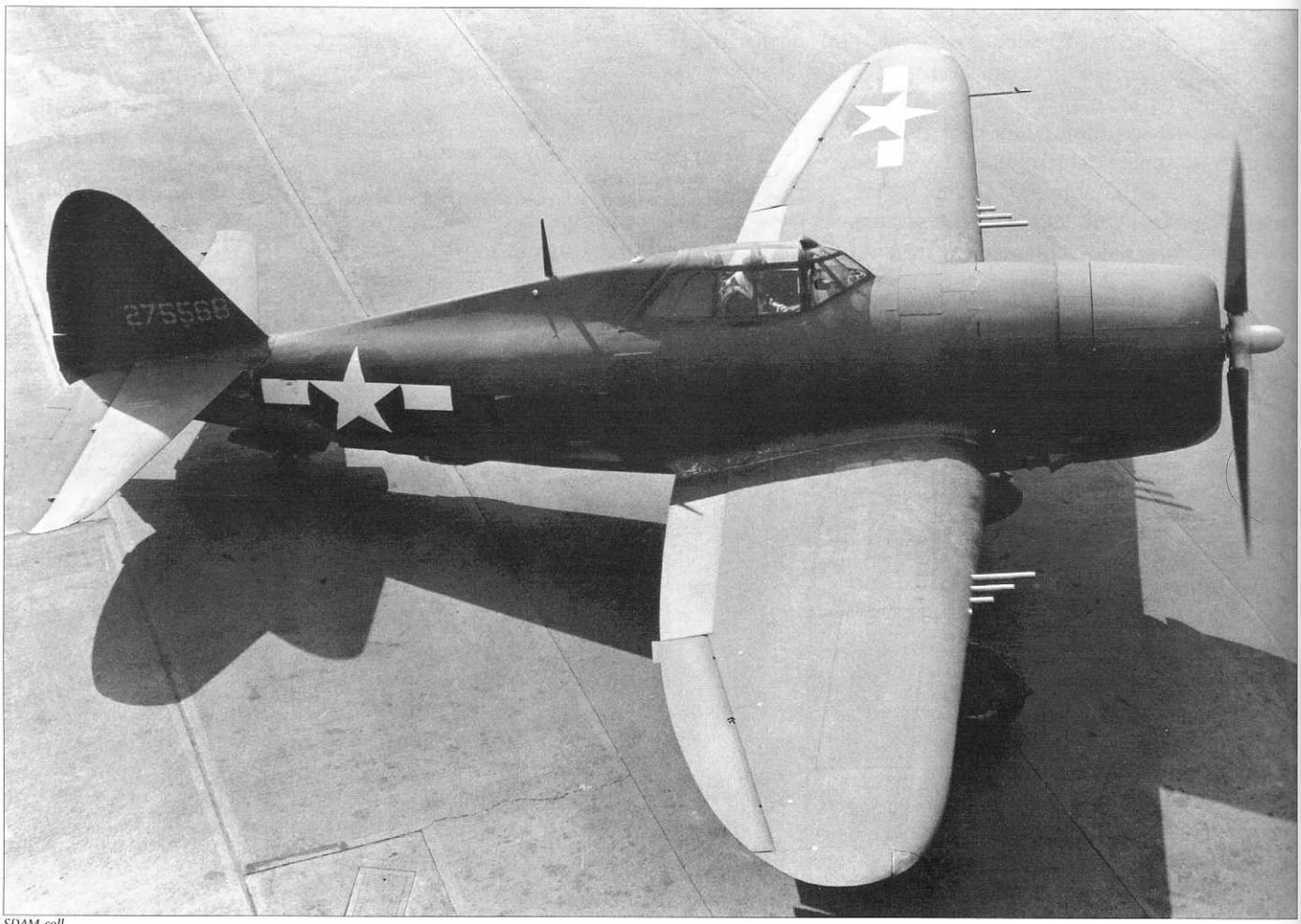
P-47D-11-RE (s/n 42-75568) at a factory airfield. This shot offers an excellent view on the heavily framed, 'greenhouse' or 'birdcage' canopy and high, ridged fuselage of the early Thunderbolts, often called 'razorbacks' for this very reason.

[23] Dane za: *Army Air Forces Statistical Digest, World War II; Table 90 – Airplanes on Hand in Mediterranean Theater of Operations, by Type and Principal Model: Nov 1941 to Aug 1945*, s. 162.

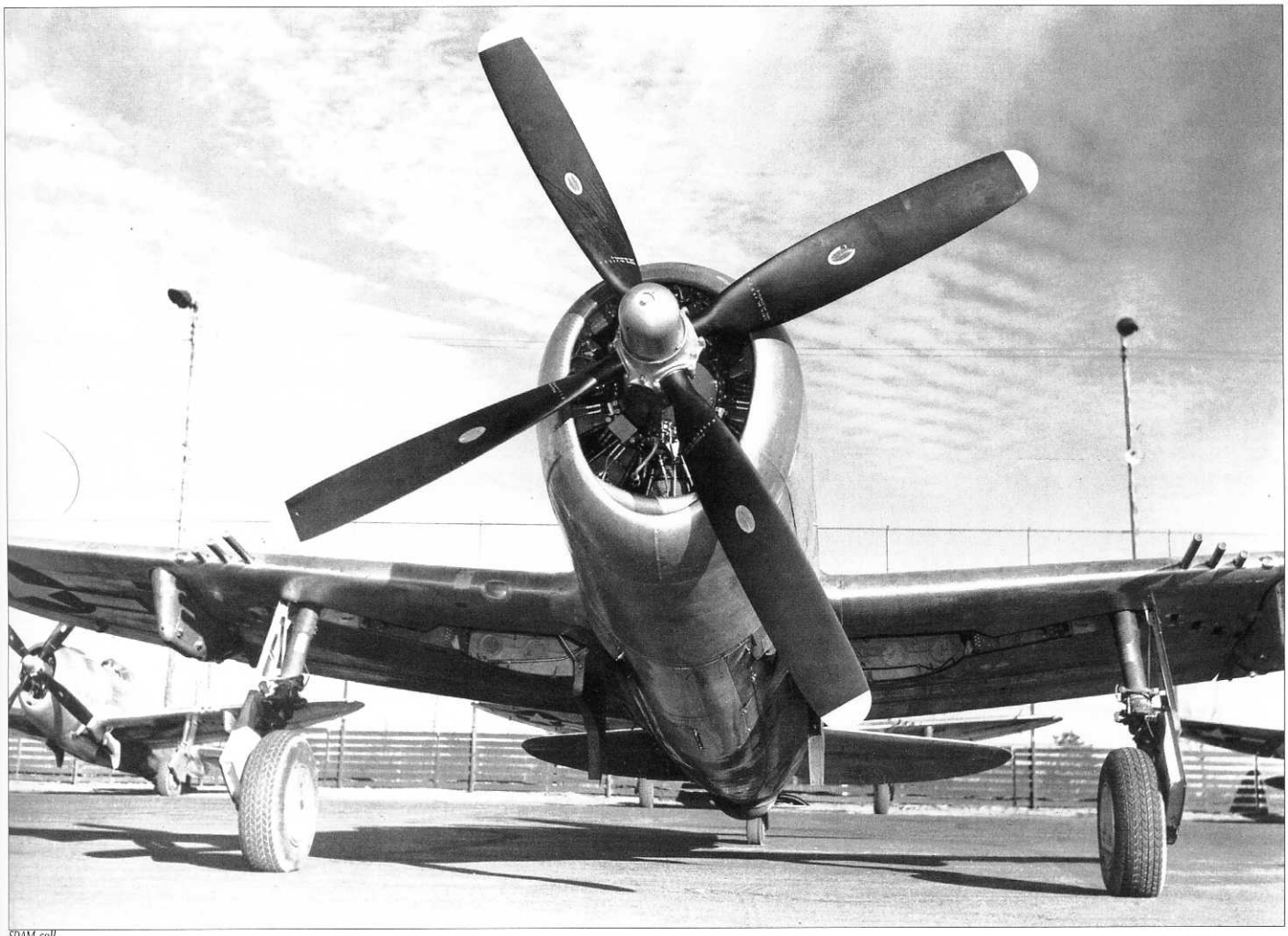
At the same time also 27th and 324th FGs initiated their conquest of France. In September 324th FG was stationed at Istres-Le Tube (Y-17), the former French Air Force base near Marseille, whilst 27th FG at the nearby Salon-de-Provence (Y-16), and then at Loyettes (Y-25) near Lyon. On 4th September 27th FG, this arguably least known Thunderbolt outfit in ETO, earned its second Distinguished Unit Citation. In assistance to the U.S. Seventh Army's advance up the Rhone Valley, it effectively disrupted the German retreat (27th FG had received its first DUC on 10th September 1943 when its A-36 Apaches prevented three German panzer divisions from reaching the hard-pressed Salerno beachhead).

In some ways 324th FG was the luckiest of the three Thunderbolt groups which had joined the invasion of the southern France. Unlike 27th and 79th FGs, it remained in France and in November 1944 it was incorporated into the Franco-American 1st TAF (Tactical Air Force), the 'flying artillery' of the Sixth Army Group (the U.S. Seventh Army and the French First Army). The other two P-47 outfits grudgingly returned to the tents, cold and quagmire of the impending Italian winter.

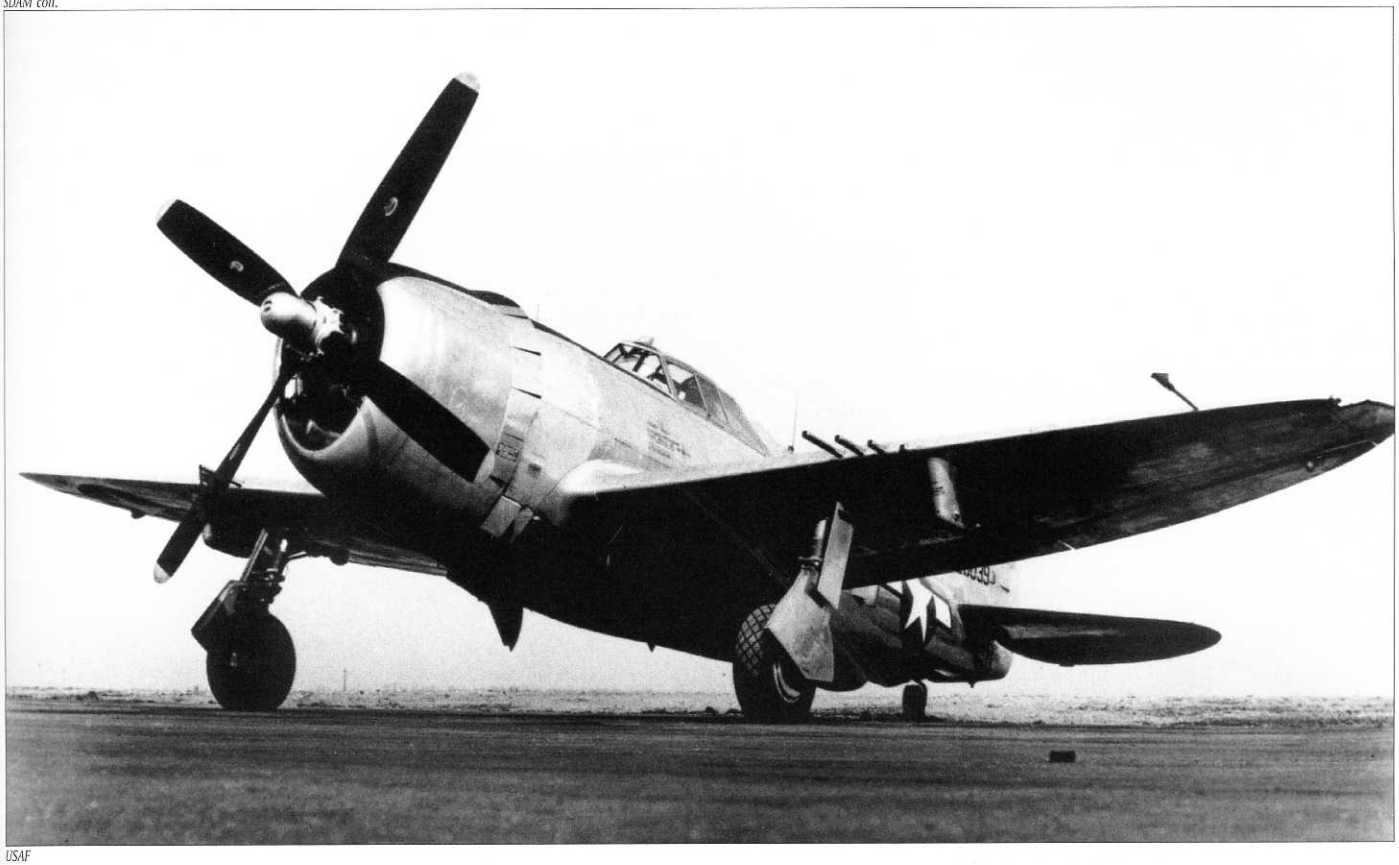
Meanwhile Thunderbolts of 57th and 86th FGs fought their own war with the German railway traffic in the northern Italy. The main inter-



SDAM coll.



SDAM coll.



USAF

P-47D-22-RE. Maszyny tej wersji jako jedyne „Razorbacki" otrzymały śmigło Hamilton Standard Hydromatic o średnicy 4,01 m.

P-47D-22-RE. This sub-variant was the only 'razorback' to receive the Hamilton Standard Hydromatic propeller of 4.01 m in diameter.

SDAM coll.

P-47D-27-RE (n/s 42-27062) ze znakami rozpoznawczymi lotnictwa ZSRS. W sumie do ZSRS trafiły 203 Thunderbolty, ale o ich użyciu operacyjnym niewiele wiadomo.

P-47D-27-RE (s/n 42-27062) marked with red stars. Overall, 203 Thunderbolts were shipped to the Soviet Union, but little is known to date about their subsequent fate.

(*Tactical Air Force*), której zadaniem było wspieranie 6. Grupy Armii (amerykańskiej 7. Armii i francuskiej 1. Armii).

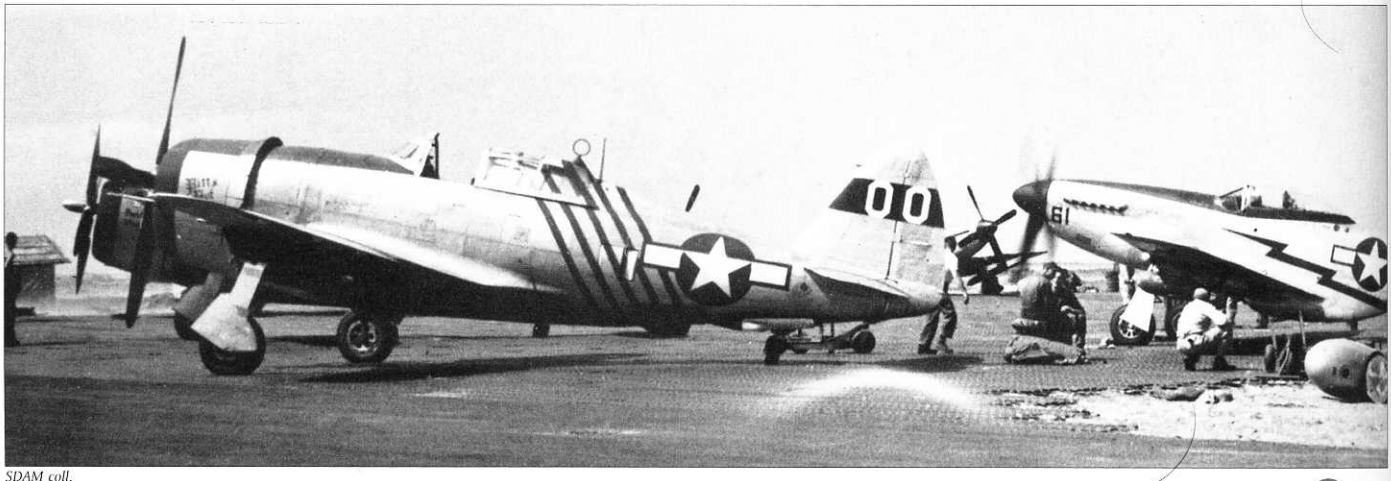
Tymczasem na terenie północnych Włoch Thunderbolty 57. i 86. FG toczyły swoją własną wojnę z transportem kolejowym wroga. Głównym polem bitwy była rozległa dolina Padu, pomiędzy Padwą i Bergamo na północy, a Piacenzą i Bolonią na południu. Gęsta sieć kolejowa w tym rejonie dostarczała bogactwa celów, pomimo faktu, że transporty kursowały niemal wyłącznie nocą lub w czasie złej pogody. Przeciwnik, jak zawsze elastyczny i szybko wyciągający wnioski, zaczął wyposażać składy kolejowe w zamaskowane platformy z działkami przeciwlotniczymi, tzw. *flak wagons*. Niektóre składy Niemcy wyposażali w kilka takich platform i zostawiali pociąg na torach w ciągu dnia, jako przynętę. Taką pułapkę określano mianem *flak train* („pociąg przeciwlotniczy"). Podobnie było z lotniskami; na niektórych, jak np. w Villafranca w dolinie Padu, Niemcy podrzucili kilka wraków transportowych Ju-52, próbując sprowokować do ataku myśliwce bombardujące i następnie wystrzelać je z gę-

diction effort was concentrated on the Po River Valley. It was a deadly hide-and-seek game since trains travelled almost exclusively under cover of darkness or bad weather but once caught in the open, they were often able to give Thunderbolt pilots a good run for their money. Transports were equipped with camouflaged antiaircraft batteries mounted on platforms with foldable sides, known as flak wagons. At times several such platforms were grouped by Germans to create the so-called flak train. Left on a siding in broad daylight, they were a trap set on unwary fighter bomber pilots. Similar pitfalls awaited Thunderbolts on some airfields. In Villafranca, for example, Germans ringed the perimeter with multiple camouflaged Flak batteries and dumped several wrecked Ju 52s in the middle of the field to act as a bait.

A new fighter-bomber weapon was introduced into the war in Italy in the early autumn of 1944 – napalm. The first fire bombs were surprisingly crude but nevertheless deadly effective. An ordinary drop tank, filled with jellied gasoline, was fitted with a grenade and fuse to ignite the mixture on impact. Compared to pure gasoline,

P-47D z 1. Air Commando Group. Zwraca uwagę antena radionamiernika na grzbiecie kadłuba – typowe wyposażenie maszyn operujących na CBI.

P-47D of 1st Air Commando Group. Note the D/F loop on the aircraft's spine, typical of machines operating in the CBI theatre.



SDAM coll.

sto rozstawionych, zamaskowanych stanowisk przeciwlotniczych.

Latem 1944 roku w arsenale Thunderboltów pojawiła się nowa broń, która swą ponurą sławę zdobyła wiele lat później, w czasie wojny w Wietnamie – napalm. Pierwsze bomby napalmowe były zaskakująco prymitywne, chociaż przerażająco skuteczne. Zwykły, podwieszany zbiornik zewnętrzny wypełniano paliwem zagęszczonym do konsystencji galaretki, a następnie mocowano do niego zapalnik i... granat ręczny. W porównaniu ze zwykłą benzyną, galaretka napalmowa płonęła dłużej i intensywniej, a ponadto kleiła się do każdej powierzchni. Zrzucona z samolotu pędzącego tuż nad ziemią, tworzyła charakterystyczny „dywan" ognia. Taki „latający koktajl Mołotowa" okazał się bardzo skuteczny przeciwko czołgom – płonąca mieszanka dostawała się do wnętrza pojazdu poprzez wentylatory silników, znajdujące się za wieżą czołgu, i zapalała go jak pochodnię. Tej „diabelskiej galaretki" używano również z dużym powodzeniem przeciwko mostom pontonowym, gdyż napalm palił się równie dobrze na powierzchni wody, a płynąc z prądem oblepiał i palił wszystko, co napotkał na swej drodze.

Wkrótce do „repertuaru" zadań Thunderboltów dołączono kolejny typ misji, które cieszyły się bodaj najgorszą sławą wśród pilotów. Tzw. *flak suppression*, czyli „uciszanie" artylerii przeciwlotniczej (w praktyce, wystrzelanie obsługi), często wykonywano w czasie nalotów średnich bombowców, które ponosiły bardzo wysokie straty nad północnymi Włochami. Tym razem piloci Thunderboltów musieli uważać nie

SDAM coll.

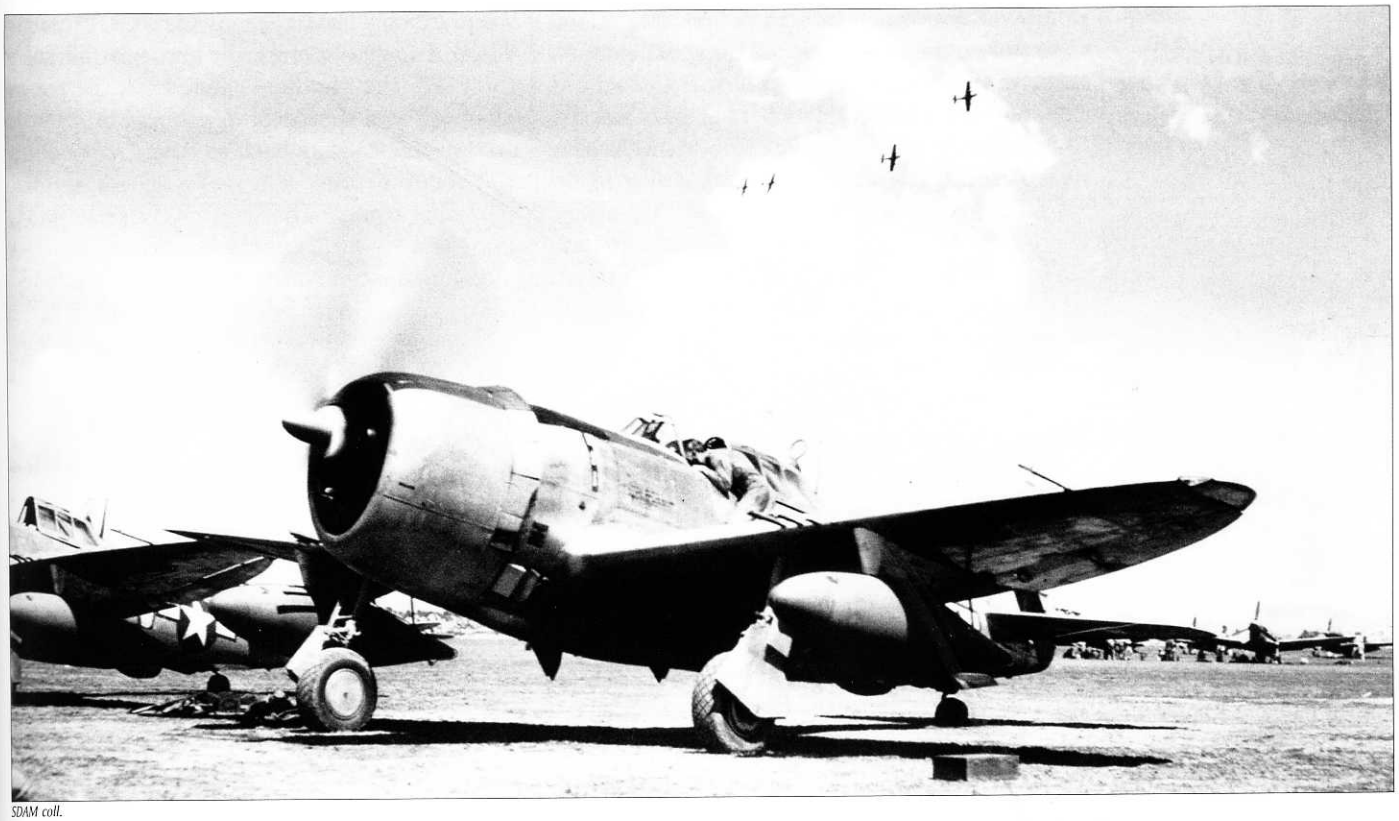
napalm burned longer and more intensely. Due to its gluey consistency, it would also stick to any surface. There were no shrapnel on impact, hence napalm bombs could be delivered from treetop altitudes. Dropped from an aircraft racing meters above the ground, fire bombs created long swaths of fire on the ground. Such an airborne 'Molotov cocktail' proved lethal against otherwise rarely affected heavy German tanks. The burning mixture penetrated inside their hulls through air inlet gratings behind turrets, igniting them like a torch. The 'infernal jelly' was also used with success against pontoon bridges. Since napalm burned equally well on water, it could be dropped upstream and allowed to drift

Godło 78. FS/15. FG. Okapotowanie silnika w kolorze czarno-żółto-czarnym.

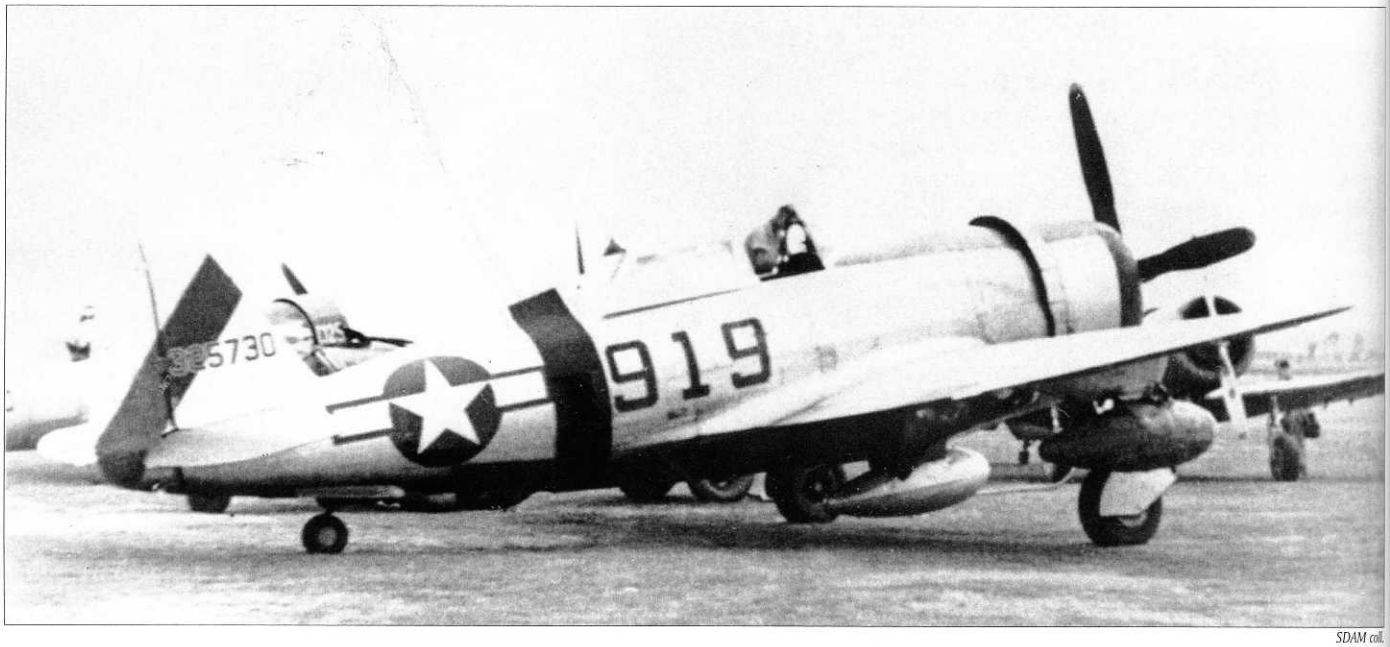
The bushmaster squadron insignia on the black and yellow cowling – 78th FS/15th FG.

P-47D z operującej w Chinach 81. FG.

P-47D of 81st FG which operated in China.



SDAM coll.



SDAM coll.

P-47D-23-RA (n/s 43-25730) z 91. FS / 81. FG

P-47D-23-RA (s/n 43-25730) of 91st FS / 81st FG.

tylko na nieprzyjacielski ogień z dołu, ale także na bomby lecące z góry. Realia takich pojedynków dobrze oddaje pewien incydent: w czasie ataku z lotu koszącego na baterię dział 88 mm jeden z pilotów 525. FS (86. FG) zahaczył ogonem swojego P-47 o... wycelowaną pionowo w niebo lufę działa! Jak często bywało w takich przypadkach, pomimo uszkodzeń Thunderbolt bez większych problemów „dowiózł" swojego pilota do bazy.

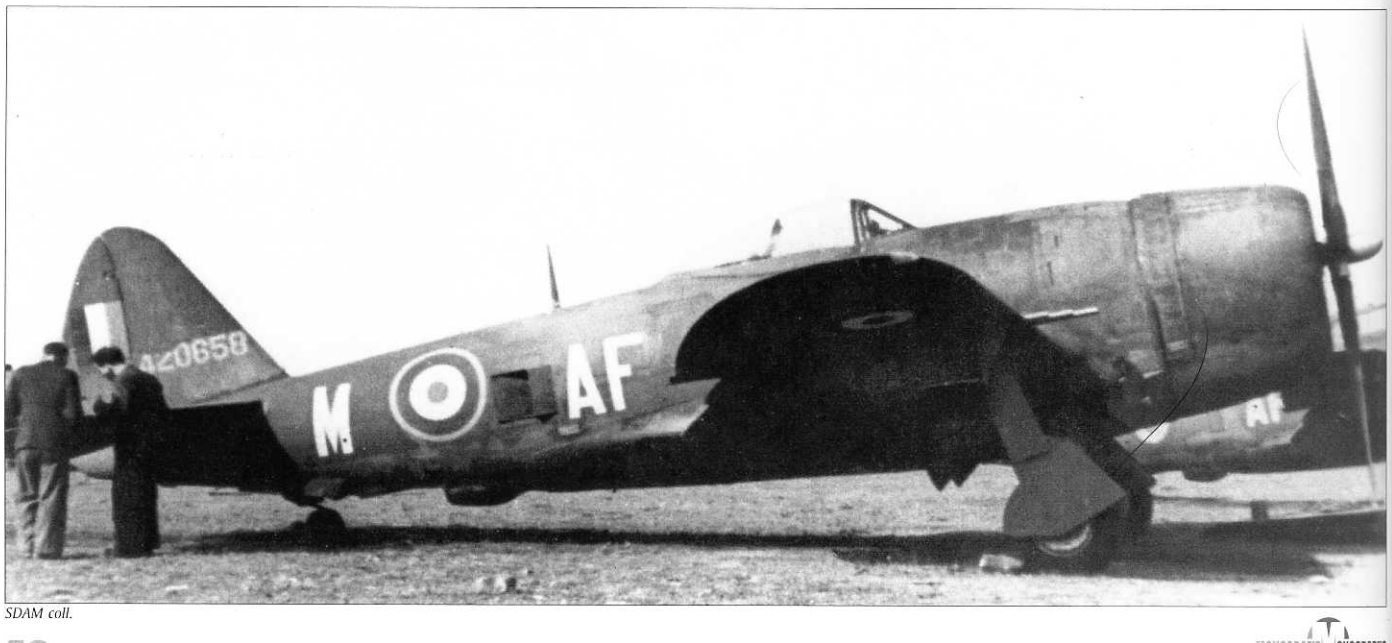
Na przełomie sierpnia i września 1944 roku na Thunderbolty przezbroiła się mało do tej pory znana 350. FG, latająca wcześniej na P-39 i P-400, a nawet Lightningach. W połowie września, gdy posuwający się powoli na północ front dotarł na wysokość Korsyki, 57. FG przeniosła się z powrotem do Włoch, zajmując kolejno lotniska w Ombrone i Grosseto (gdzie została niemal do końca wojny). Rankiem 2 października Thunderbolty z 64. FS (57. FG) atakowały bazę

along. As soon as it contacted with anything solid in its path, it set it on fire.

Among many types of missions flown by Thunderbolt pilots, arguably the most hazardous were Flak suppressions. Silencing enemy antiaircraft guns by fighter bombers was usually combined with raids by mediums, which in the northern Italy suffered gravely from Flak. On such occasions Thunderbolt pilots had to keep an eye on both enemy ack-ack fire from the ground and... friendly bombs falling from above. Flak suppression missions were an on-the-deck job as proved by one pilot of 525th FS (86th FG) who, while trying to shoot the crew off a firing 88 mm battery, collided with the gun's long barrel pointing straight up in the sky. The barrel sliced a neat outline right through the tail of the P-47! The sturdy machine took the punishment without much complaint and brought the startled pilot safely back to base.

P-47D-30-RE (n/s 44-20658) z Groupe de Chasse III/6 „Roussillon" lotnictwa Wolnej Francji.

P-47D-30-RE (s/n 44-20658) of Groupe de Chasse III/6 'Roussillon', the Free French Air Force.



SDAM coll.

James Crow coll.

Brytyjski P-47 z kroplową osłoną kabiny, znany w RAF jako Thunderbolt Mk II, z 30. Sqn SEAC (Southeast Asia Command) po kolizji w trakcie lądowania z innym P-47 na lotnisku w Indiach, przełom 1944/45 roku

A British 'bubbletop' P-47, known in the RAF as Thunderbolt Mk II, of No 30 Sqn SEAC (Southeast Asia Command), after a collision with another P-47 at an airfield in India, 1944/45.

niemieckiej nocnej jednostki szturmowej NSGr 9 w Ghedi, która wciąż latała na Junkersach Ju 87, poważnie uszkadzając pole wzlotów. Dziesięć dni później ten sam dywizjon atakował lotnisko Bergamo-Seriate, uszkadzając lub niszcząc wiele Me 410, Ju 88 i Do 217, jednak za cenę dwóch pilotów. Następnego dnia z Francji wróciła do Włoch 79. FG, przenosząc się na lotnisko w Jesi. 79. FG była jedyną amerykańską jednostką, którą (na tym etapie wojny) ponownie oddano do dyspozycji brytyjskiego Desert Air Force, gdzie brakowało samolotów szturmowych tej klasy co Thunderbolty[24]. Podobnie jak Kittyhawki z 239. Skrzydła RAF, z którymi Amerykanie dzielili leżące nad Adriatykiem lotnisko w Jesi, 79. FG często wyprawiała się przeciwko statkom, okrętom i portom na wybrzeżu Jugosławii.

31 października niezwykłe starcie z włoskimi Messerschmittami z *2º Gruppo Caccia* ANR przeżyło dwóch pilotów z 346. FS (350. FG). W czasie ostrzeliwywania transportu kołowego niedaleko Lonato, w dolinie Padu, para Thunderboltów została zaatakowana przez nie mniej niż... 27 Messerschmittów 109. Nie ustępując pola, oba P-47 zwróciły się w stronę atakujących z przewagą wysokości Włochów i odpowiedziały ogniem. Grad ołowiu z szesnastu ciężkich karabinów maszynowych Thunderboltów najwyraźniej zbił przeciwnika z tropu. Dwa Bf 109 buchnęły dymem i zaczęły opadać w stronę ziemi. Korzystając z chwilowego zamieszania, Amerykanie rzucili swoje maszyny w dół i korzystając z doładowania silników zostawili przeciwników daleko z tyłu. W efekcie tej szarży Lt. Robertowi Tomlinsonowi uznano dwa zestrzele-

[24] W czasie kampanii w Afryce Północnej większość jednostek USAAF, w tym 79. FG (wówczas latająca na P-40), podlegała operacyjnie brytyjskiemu Desert Air Force.

At the turn of August and September 1944 Thunderbolts were issued to a hitherto little-known 350th FG, which thus far had flown P-39s, P-400s and even a couple of twin-engined Lightnings. In mid-September, when the front slowly advancing north reached the height of Corsica, 57th FG moved back to the Italian Mainland, occupying successively airfields in Ombrone and Grosseto (where the group stayed practically until the end of the war). In the morning of 2nd October 64th FS (57th FG) targeted the German airbase at Ghedi, where NSGr 9 – a night ground attack *Gruppe* still flying the Ju 87 Stukas – was stationed. Ten days later 64th FS set upon the airfield at Bergamo-Seriate, destroying or damaging many Me 410s, Ju 88s and Do 217s for the loss of two pilots who fell foul of Flak. The following day 79th FG returned from France to Italy. The 79th was the only U.S. air force unit which, at that late period of war, went 'on loan' to the British Desert Air Force[24]. Stationed at the Jesi airfield on the Adriatic coast along with Kittyhawks of No 239 Fighter Wing RAF, 79th FG also flew many anti-shipping missions off the coast of Croatia.

On 31st October 1944 two pilots of 346th FS (350th FG) ran into Italian Messerschmitts of *2º Gruppo Caccia* and lived through to tell the tale. While strafing road transport near Lonato in the Po River Valley, the pair of Thunderbolts was bounced by no fewer than... 27 Bf 109s. With few options at hand, the two Americans

[24] The British army in Italy, which still had to rely on obsolete P-40 'Kittybombers' for aerial close-support, badly needed more airborne fire power in their sector of the front. The 79th FG, then flying P-40s, had earned respect of the British (and Gen. Montgomery in particular) during the North African campaign, when – like most USAAF fighter units at that time – it had been operationally subordinated to the British Desert Air Force.

nia; Lt. James Dailey Jr. zapisał na swoje konto kolejnego. Włosi faktycznie stracili dwóch pilotów, a ich zgłoszenia dwóch zestrzelonych P-47, pomimo miażdżącej przewagi ilościowej, po raz kolejny mijały się z prawdą.

6 listopada 1944 roku rozpoczęła się operacja „Bingo", której celem było zneutralizowanie strategicznej linii kolejowej Innsbruck – Werona. Tą linią, która przez przełęcz Brenner łączyła Austrię z Włochami, Niemcy transportowali gros zaopatrzenia dla swoich wojsk w dolinie Padu. Z powodu wielu dni „nielotnej" pogody Niemcy mieli zwykle dość czasu, by naprawić uszkodzone bombami tory kolejowe. Tym razem postanowiono więc uderzyć w cele, które pozbawią tę trasę zasilania elektrycznego. Szacowano, że jeśli wróg będzie musiał zrezygnować z elektrowozów na rzecz napędzanych węglem lokomotyw, wydajność górskiej linii spadnie nawet o 50%. Do tej operacji, oprócz Thunderboltów i Kittyhawków RAF, zaangażowano średnie bombowce 12. AF, a nawet Latające Fortece i Liberatory strategicznej 15. AF. W trafianiu w tak małe cele jak stacje transformatorowe najlepsze okazały się myśliwce bombardujące, które operowały na południowym krańcu linii. Podczas gdy Thunderbolty 57. FG i kilka jednostek Mitchelli wzięło na cel Trento, Ala i Domegliara, uzbrojona w rakiety 79. FG i brytyjskie „Kittybombery" pozbawiły prądu Weronę.

Na początku grudnia 79. FG przeniosła się do Fano, skąd jej Thunderbolty w poszukiwaniu celów sięgały coraz dalej na północ, na teren Austrii i w połowie miesiąca samej III Rzeszy, polując na pociągi w okolicy Berchtesgaden.

24 grudnia 1944 roku osiem maszyn z 347. FS (350. FG) dokonało rajdu na lotnisko Thiene (na północ od Vicenzy). Stacjonowała tu *2º Gruppo Caccia* ANR, w tym czasie jedyna większa jednostka myśliwska państw Osi na terenie Włoch, wyposażona w około 40 Messerschmittów 109. Thunderbolty skrupulatnie obłożyły bombami

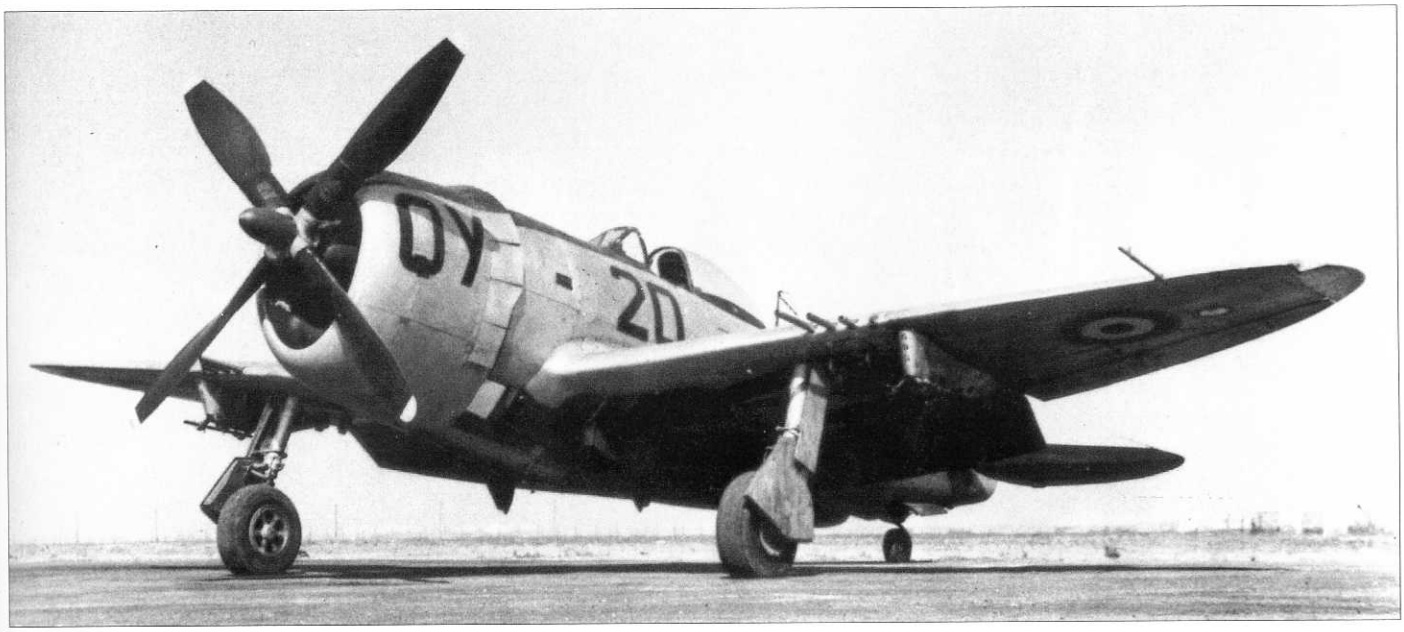
broke into the attack by Italians, which dived on them from the altitude of 8000 feet, and returned fire. The hail of lead from the two Thunderbolts' sixteen heavy machine guns evidently took the starch out of the assailants. Smoke boiled from two stricken '109s which began to glide towards the ground. Taking advantage of a momentary confusion, the Americans slammed their throttles forward, engaging the methanol-water emergency boost, and dived away. This audacious head-on charge by two P-47s resulted in three credited victories: two to Lt. Robert Tomlinson and one to Lt. James Dailey Jr. The Italians actually lost two machines; despite their overwhelming numerical superiority, their claims of two P-47s shot down were unfounded.

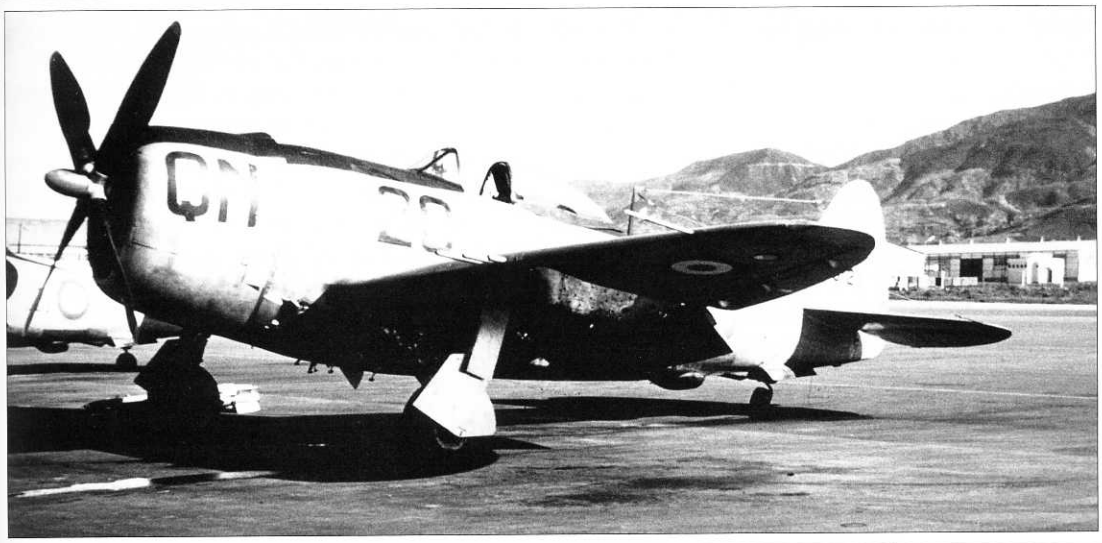
On the 6th of November 1944, Operation Bingo was put into effect. Its objective was to stop the flow of German supplies coming to the fighting front via the strategic railway line from Innsbruck to Verona, which through the Brenner Pass connected Austria and Italy. Despite many allied aerial attacks, the line was still fully operational due to frequent periods of non-flyable weather, which gave Germans time to repair rail cuts and restore damaged bridges. This time it was decided to knock out power supply facilities along the route. If electrical power could be denied to the electrical driven locomotives that were used on the steeper grades, Germans would be forced to turn to far less efficient steam locomotives. If this could be accomplished, it was estimated that the carrying capacity in the Brenner Pass would drop by even 50%. Besides Thunderbolts and RAF's Kittyhawks, the plan called for deployment of U.S. 12th AF's mediums and even U.S. 15th AF's heavy bombers, the latter scheduled to hit the far, northern end of the line. Apparently, transformer stations were too small a target for Flying Fortresses and Liberators dropping their payloads from altitude, for they fared badly. On the other (southern) end of

SDAM coll.

P-47D-30-RA (n/s 44-33389) z GC I/5 „Champagne" lotnictwa Wolnej Francji.

P-47D-30-RA (s/n 44-33389) of GC I/5 'Champagne', the Free French Air Force.





P-47D-30-RA z 20e Escadre de Chasse lotnictwa Francji podczas wojny w Algierii.

P-47D-30-RA of 20e Escadre de Chasse, the French Air Force, during the war in Algeria.

SDAM coll.

SDAM coll.

Odrestaurowany P-47D-30-RE (s/n 44-20371) w barwach GC II/5 „Lafayette" lotnictwa Wolnej Francji u stóp Wieży Eiffel'a. Głowa Indianina na kadłubie to godło 3e Escadrille.

P-47D-30-RE (s/n 44-20371) in the colours of GC II/5 'Lafayette', the Free French Force, on display at the foot of the Eiffel Tower in Paris. The Indian's Head was the emblem of 3e Escadrille

i ostrzelały z broni pokładowej hangary i zgromadzone wokół samoloty. Na ziemi spłonęło 14 nowych Messerschmittów 109G-14. W ten sposób jeden atak pozbawił siły ANR jedną czwartą wszystkich swoich samolotów myśliwskich! Dwa dni później podobny los spotkał 14 samolotów Savoia Marchetti S.79 z grupy torpedowej „Faggioni", zniszczonych w czasie ataku Thunderboltów na lotnisku Lonate Pozzolo niedaleko Mediolanu.

Stosunkowo najbezpieczniejszymi misjami były tzw. *rail cuts*, czyli bombardowanie torów kolejowych na otwartej przestrzeni. Niemcy nie byli w stanie upilnować setek kilometrów torów, ani nadążyć z naprawianiem. Czasem Thunderbolty były wysyłane na misje zwane potocznie *clean-ups*, czyli „sprzątania". Tam gdzie średnie i ciężkie bombowce bombardowały powierzchniowo rozległe cele, jak na przykład duże stacje rozrządowe, myśliwce bombardujące były następnie wysyłane, by „wybić" pojedyncze ocalałe lokomotywy, cysterny, zwrotnice i tym podobne cele.

20 stycznia 1945 roku Amerykanie i Włosi z ANR stoczyli, nieco zaskakującą dla obu stron, potyczkę. Przebazowujące się właśnie z Ghedi do Aviano 11 Messerschmittów 109 z *2º Gruppo Caccia*, lecąc w śnieżycy, wpadło wprost na osiem Thunderboltów z 346. FS (350. FG), atakujących linię kolejową Werona – Vicenza. Po krótkiej wymianie ognia Włosi wycofali się. Chociaż 350. FG nie odnotowała tego dnia żadnego zestrzelenia, jedna z wystrzelonych serii ciężko raniła *Tenente* (porucznika) Briniego. Zdołał on jeszcze wylądować awaryjnie, jednak zmarł w kabinie swojego myśliwca, zanim został znaleziony.

29 stycznia cztery Thunderbolty z 346. FS (350. FG) zostały naprowadzone przez stację radarową „Cooler" w Bolonii na formację „intruzów", którymi okazało się siedem Stukasów z NSGr 9. Amerykanie zgłosili zestrzelenie jed-

the line, fighter bombers destroyed their assigned targets: 57th FG (along with three groups of B-25s) at Trento, Ala and Domegliara as well as rocket-armed 79th FG (along with two squadrons of DAF's Kittyhawks) at Verona.

In early December 79th FG moved to Fano, from where its Thunderbolts could venture further north, into Austria and even the Third Reich proper, hunting down trains in the vicinity of Hitler's mountain residence at Berchtesgaden. On 24th December eight machines of 347th FS (350th FG) raided an enemy airfield at Thiene near Vicenza. It was a home base to *2º Gruppo Caccia* ANR with its 40 Bf 109s, at that time the only large Axis fighter unit in Italy. Thunderbolts proceeded to thoroughly work over the field, leaving behind 14 brand-new Messerschmitts 109G-14s aflame. Hence, in one attack the ANR lost one forth of all its fighter aircraft! Two days later the same fate befell on 14 Savoia Marchetti S.79 torpedo bombers of *Gruppo Faggioni*, destroyed on the ground by Thunderbolts during an attack on the Lonate Pozzolo aerodrome west of Milan.

The relatively safest missions in Thunderbolts' repertoire were the so-called rail cuts. The enemy was unable to guard every kilometre of railway tracks, nor fix them in time when Thunderbolts persistently tore them apart in hundreds of spots. Another railway-related type of mission was commonly known as the clean-up. After U.S. mediums or heavies carpet-bombed spacious targets like big marshalling yards, fighter bombers moved in to finish off remaining single locomotives, freight cars, switching control facilities and the like, which might have survived the initial bombardment.

On 20th January 1945 American and Italian fighters 'slugged it out' in an unexpected skirmish. While struggling through snow drifts on a ferry flight from Ghedi to Aviano, 11 Messerschmitt 109s of *2º Gruppo Caccia* ran straight

nego Ju 87, a kolejnego prawdopodobnie. Lt. Charles C. Eddy ostrzelał jednego Stukasa w ataku frontalnym, jednak niecelnie. Johannes Nawroth, tylny strzelec jednego z Ju 87, odpowiedział ogniem ze swojego kaemu, kilkukrotnie trafiając atakującego Thunderbolta, jednak bez żadnego efektu. Obaj panowie mieli okazję do ponownego spotkania w... 1994 roku, i jak to zwykle bywa przy takich okazjach, obaj wyrazili zadowolenie, że tamtego dnia strzelali do siebie nawzajem mało celnie.

Również na początku lutego trwały drobne starcia Thunderboltów 12. AF z włoskimi Messerschmittami, w których obie strony zgłaszały pojedyncze zestrzelenia, ale nawet i te rzadko kiedy znajdowały potwierdzenie w faktach. Dla przykładu, 6 lutego 16 Bf 109 próbowało przechwycić Mitchelle z 310. BG, atakujące wiadukt kolejowy w Ala, ale Włosi zostali skutecznie przepędzeni przez osłaniające Thunderbolty z 522. FS (27. FG). Piloci *2º Gruppo Caccia* zgłosili zestrzelenia dwóch P-47, jednak oba, chociaż ciężko uszkodzone, wróciły do bazy. Z kolei jeden z włoskich „Gustawów" bez wątpienia padł ofiarą 2/Lt. Roberta Williamsa (jedyne zwycięstwo powietrzne tego pilota).

W lutym 1945 roku 27. i 86. FG, podobnie jak wcześniej 324. FG, dołączono do składu 1. TAF (francusko-amerykańskiej 1. Taktycznej Armii Lotniczej). We Włoszech do końca wojny zostały trzy jednostki Thunderboltów: 57., 79. i 350. FG. Po powrocie z Korsyki na Półwysep Apeniński, we wrześniu 1944 roku, 57. FG bazowała aż do końca wojny w Grosseto i (na

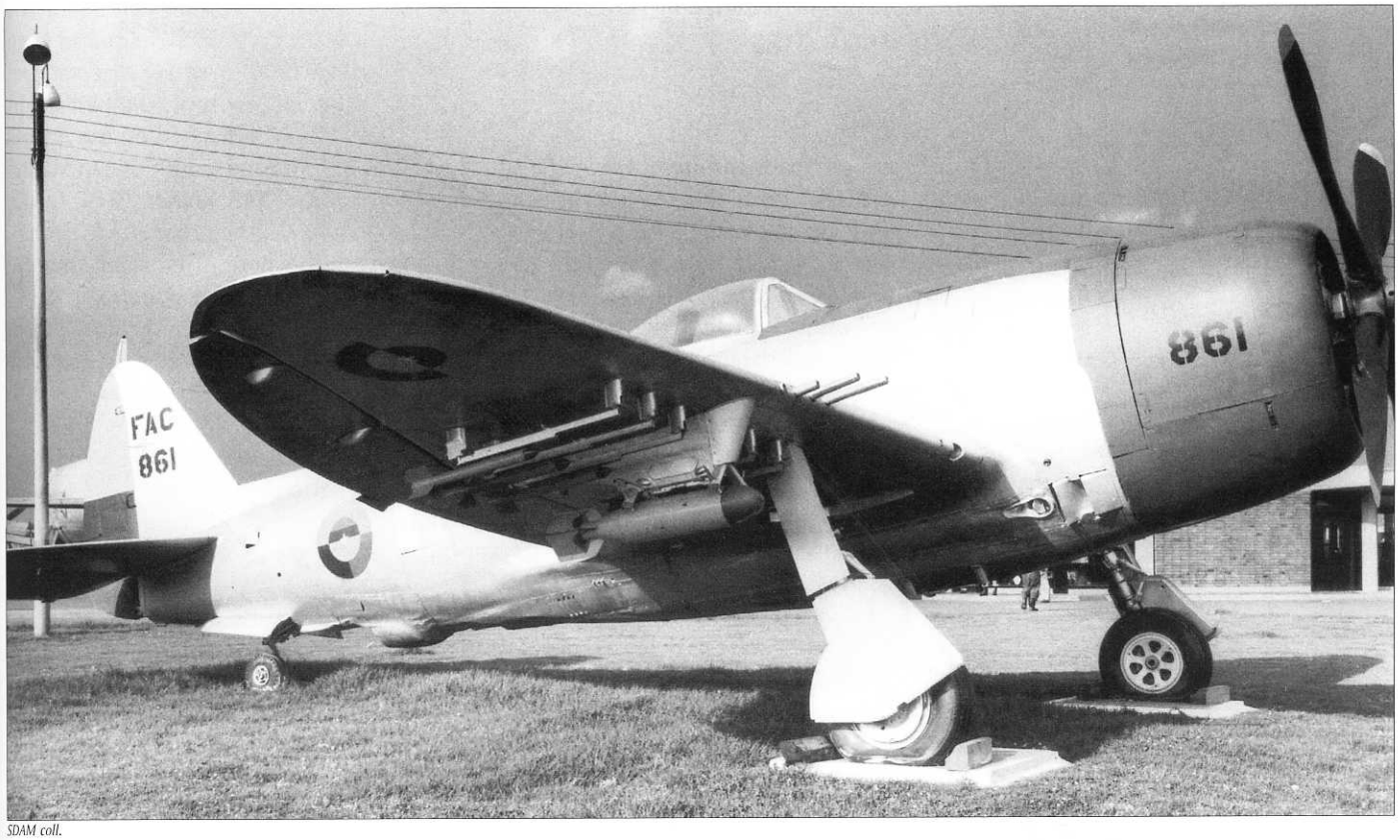
into eight Thunderbolts of 346th FS (350th FG) attacking the Verona-Vicenza railway line. After a brief exchange of fire the Italians withdrew. Although none of 350th FG's pilots was credited with a victory on that day, it transpired that one burst mortally wounded *Tenente* Brini of 2. *Squadriglia*. He managed to belly-in but was later found dead in the cockpit of his fighter.

On 29th January four Thunderbolts of 346th FS (350th FG) were directed by 'Cooler' radar station towards some 'bogeys' plotted north of Bologna, which turned out to be seven Stukas of NSGr 9. The attacked Ju 87s scattered to the four winds, but not without losing one of their own. Lt. Charles C. Eddy attacked one Ju 87 in a headlong attack but his burst fell off the mark. At the same time the Stuka's rear gunner, Johannes Nawroth, blazed away at the passing P-47 and allegedly scored some hits. Interestingly, both gentlemen met again in 1994 and, as is often the case in such situations, expressed their satisfaction that on that winter day over Italy their aim had been so poor...

In early February 1945 minor clashes between U.S. 12th AF's Thunderbolts and Italian Messerschmitts continued but even those few victory claims could rarely be positively verified. For instance, on 6th February 16 Bf 109s attempted to intercept B-25 Mitchells of 310th BG bombing a rail bridge at Ala but were chased off by escorting Thunderbolts of 522nd FS (27th FG). The pilots of *2º Gruppo Caccia* claimed two P-47s but both their would-be victims, albeit badly shot-up, returned to base. On the other

Odrestaurowany P-47D-30-RE (nr ewid. FAC 861) lotnictwa Kolumbii (Fuerza Aérea Colombiana) w muzeum lotniczym w Bogocie.

Restored P-47D-30-RE (registered as FAC 861) of the Columbian Air Force (Fuerza Aérea Colombiana) on display at a museum in Bogotá.



SDAM coll.

SDAM coll.

Dwa P-47D-30-RA w barwach lotnictwa Iranu (Imperial Iranian Air Force) we wspólnym locie z odrzutowcem F-84 Thunderjet.

Two P-47D-30-RAs with the markings of the Imperial Iranian Air Force flying formation with an F-84 Thunderjet.

krótko, w kwietniu) w Villafranca di Verona. 79. FG stacjonowała na wybrzeżu Adriatyku w Fano (na południe od San Marino), a następnie, od 20 marca, nieco dalej na północ, w Cesenatico. Bazą 350. FG od grudnia 1944 do końca wojny była Pisa, na wybrzeżu Morza Śródziemnego.

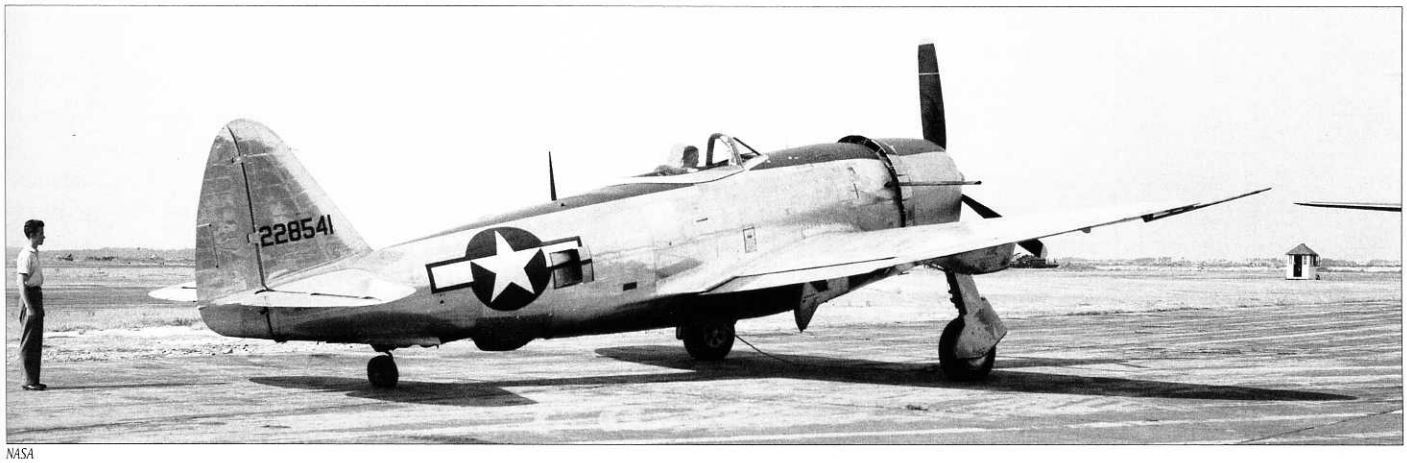
3 marca późnym popołudniem Thunderbolty z 347. FS (350. FG) natknęły się na dwa Focke-Wulfy 190. Lt. Sigmund Hauser wziął na celownik jednego z nich i zasypał gradem pocisków z półcalówek. Wyrwane kulami fragmenty poszycia niemieckiego samolotu uderzyły w P-47, uszkadzając go na tyle poważnie, że Hauser musiał ratować się skokiem ze spadochronem. Oba samoloty rozbiły się niedaleko siebie. W szczątkach Fw 190F zginął Hptm. Willi Wilzopolski, *Staffelkapitän* 1./NSGr 9. Sądząc po nazwiskach, Amerykanin był – z pochodzenia – bardziej Niemcem niż jego ofiara! Drugi Focke-Wulf umknął, korzystając z zapadających ciemności, natomiast Hauser dostał się do niewoli. Osadzony w obozie jenieckim w Norymberdze, uciekał z niego aż trzy razy, ostatni raz skutecznie. Do swojej macierzystej jednostki wrócił jeszcze przed końcem wojny.

Kolejna większa operacja, w którą zaangażowały się Thunderbolty 79. FG, została przeprowadzona bardziej na użytek Armii Czerwonej niż amerykańskiej. W centrum zainteresowania jednostki znalazł się szlak kolejowy pomiędzy stolicą Słowenii Ljubljaną, a austriackim Klagenfurtem, którym od połowy lutego do połowy marca 1945 roku Niemcy przerzucali swoje wojska z Jugosławii na zagrożony odcinek fron-

hand the Americans claimed three but were credited with only one victory, that of 2/Lt. Robert Williams (his only aerial victory).

As the Italian front lost out in priority, in February 1945 two more Thunderbolt groups - 27 and 86th FGs – followed 324th FG in joining the Franco-American 1st Tactical Air Force (1st TAF). Only three U.S. P-47 outfits remained in Italy until the VE-Day: 57th, 79th and 350th FGs. After its return from Corsica to the Italian Mainland in September 1944, 57th FG was stationed at Grosseto and (briefly, in April 1945) Villafranca di Verona. The 79th FG remained on the Adriatic coast, operating from Fano (south of San Marino) and, beginning with 20th March 1945, further north at Cesenatico. On the other coast 350th FG set up shop at Pisa, where it remained from December 1944 until the end of war in Europe.

In spring of 1945 opportunities for clashing with the enemy in the skies over Italy, especially with the Luftwaffe, were getting increasingly sporadic and accidental. Marauding Thunderbolts managed to intercept and shoot down a couple of Me 410s from 2./FAGr 122 German long-range reconaissance unit. Then, in late afternoon of 3rd March machines of 347th FS (350th FG) came across two Focke-Wulf 190s. Lt. Sigmund Hauser brought his guns to bear on one of them and loosed off a long burst. His aim was dead on and resulted in many strikes on the wings and fuselage. However, debris torn by his rounds off the Focke-Wulf's airframe smashed against his Thunderbolt, damaging it so seriously that Hauser was forced to bail out. Both ma-



NASA

tu w Austrii. Za skuteczne utrudnianie przeciwnikowi tej operacji 6 marca 79. FG została wyróżniona drugim w swojej karierze *Distinguished Unit Citation* (pierwszy otrzymała za wspieranie brytyjskiej 8. Armii w Tunezji w 1943 roku)

14 marca osiem Thunderboltów z 346. FS (350. FG) osłaniało Mitchelle bombardujące most kolejowy w Vipiteno na południe od przełęczy Brenner. Po drodze amerykańską formację zaatakowało 17 Messerschmittów 109 z *1º Gruppo Caccia*. Myśliwce osłony rozdzieliły się na dwie sekcje po cztery samoloty, z których jedna została przy bombowcach, a druga ruszyła do ataku na zbliżającego się wroga. W pierwszym starciu Lt. John Bergeron celną serią trafił Messerschmitta, pilotowanego przez sierż. Chiussiego, który w czasie lądowania awaryjnego staranował kamienny murek i zginął od uderzenia głową w celownik. W tym czasie Lt. Ellis otrzymał postrzał w silnik i tracąc olej, wycofał się z walki, osłaniany przez Bergerona. Na „placu boju" pozostały dwa Thunderbolty, pilotowane przez 2/Lt. Charlesa Eddiego i F/O Waltera Millera, oraz... 16 Messerschmittów. Chwilę później Miller „odstrzelił z ogona" Eddiego kolejnego Messerschmitta; jego pilot, sierż. Balduzzo nie zdążył rozwinąć spadochronu i zginął uderzając o ziemię.

chines cratered into the ground close to each other. The Fw 190F's pilot, killed in his machine, was Hptm. Willi Wilzopolski, *Staffelkapitän* 1./NSGr 9. Judging for surnames of the two pilots, the American was more of German ancestry than his victim! The other Focke-Wulf slipped away in growing darkness, whereas Hauser got captured. He was sent to a PoW camp in Nuremberg, from where he attempted to escape three times. His last break-out was successful and he returned to his unit before the end of the war.

Another major operation that saw the Italian-based Thunderbolts' commitment was carried out for the benefit of the Red Army more than any other. Due to its favourable location on the Adriatic coast, 79th FG was briefed to interdict the strategic railway line between Ljubljana, the capital of Slovenia, and Austrian Klagenfurt. This was the route the German army intensely used from mid-February to mid-March 1945, rushing its troops out of Yugoslavia to stave off the Soviet advance in Austria. For successful spoiling of this effort on 6th March 79th FG was awarded with its second Distinguished Unit Citation (it had received its first DUC for the support of the British Eighth Army in Tunisia in 1943).

On 14th March eight Thunderbolts of 346th FS (350th FG) covered Mitchells bombing a rail

P-47D-28-RA (n/s 42-28541) podczas prób w NACA we wrześniu 1944 roku. Na samolocie badano m.in. siłę ciągu różnych typów śmigieł. Zwraca uwagę trójłopatowe śmigło, nie stosowane seryjnie na żadnej wersji Thunderbolta.

P-47D-28-RA (s/n 42-28541) on trials in NACA, September 1944, which served as a test-bed for various propellers. Of note is a three-bladed propeller, never used in any of the Thunderbolt serial production variants.

NASA

Widząc nieporadność swoich pilotów, do ataku czołowego ruszył sam dowódca *1º Gruppo Caccia*, *Maggiore* Adriano Visconti, biorąc za cel samolot 2/Lt. Eddiego. Obaj piloci prowadzili ogień do momentu, aż oba samoloty mignęły obok siebie, omal się nie zderzając. Chociaż Eddy momentalnie stracił swojego przeciwnika z oczu, załogi bombowców potwierdziły, że pilot stodziewiątki wyskoczył. Faktycznie Major Visconti, trafiony w ramię i twarz odłamkami, ratował się skokiem ze spadochronem[25]. Co ciekawe, Eddy nie uzyskał potwierdzenia tego zwycięstwa, tak więc na konto 346. FS trafiły tego dnia tylko dwa zestrzelenia: Bergerona i Millera.

2 kwietnia 1945 roku Włosi stoczyli prawdziwą – jak na ten etap wojny i teatr działań – bitwę z Thunderboltami 350. FG, doznając przy tym dotkliwej porażki. Tego dnia dwie sekcje (osiem samolotów) z 346. FS (350. FG) otrzymały zadanie zbombardowania mostu kolejowego w Ora na południe od przełęczy Brenner i jednocześnie osłonę formacji B-25 atakujących most w San Michele All' Adige. Z kolei 16 maszyn 347. FS osłaniało inną formację Mitchelli atakujących tę alpejską przełęcz pomiędzy Włochami i Austrią.

Na przechwycenie Amerykanów z lotnisk w Aviano i Osoppo poderwało się 27 Messerschmittów z *2º Gruppo Caccia*. Kwadrans po ich starcie alianckie naziemne stanowisko naprowadzania „Cooler" ostrzegło samoloty 350. FG o zbliżającym się wrogu, a następnie naprowadziło je na Messerschmitty. Włosi mieli już w zasięgu wzroku amerykańskie bombowce, kiedy nagle prowadzący formację Major Carlo

[25] Major Visconti, as asów włoskich myśliwców z (według niektórych źródeł) 26 zestrzeleniami na koncie, poddał swoją jednostkę, *1º Gruppo Caccia* ANR, 29 kwietnia 1945 roku partyzantom, którzy jeszcze tego samego dnia zastrzelili go.

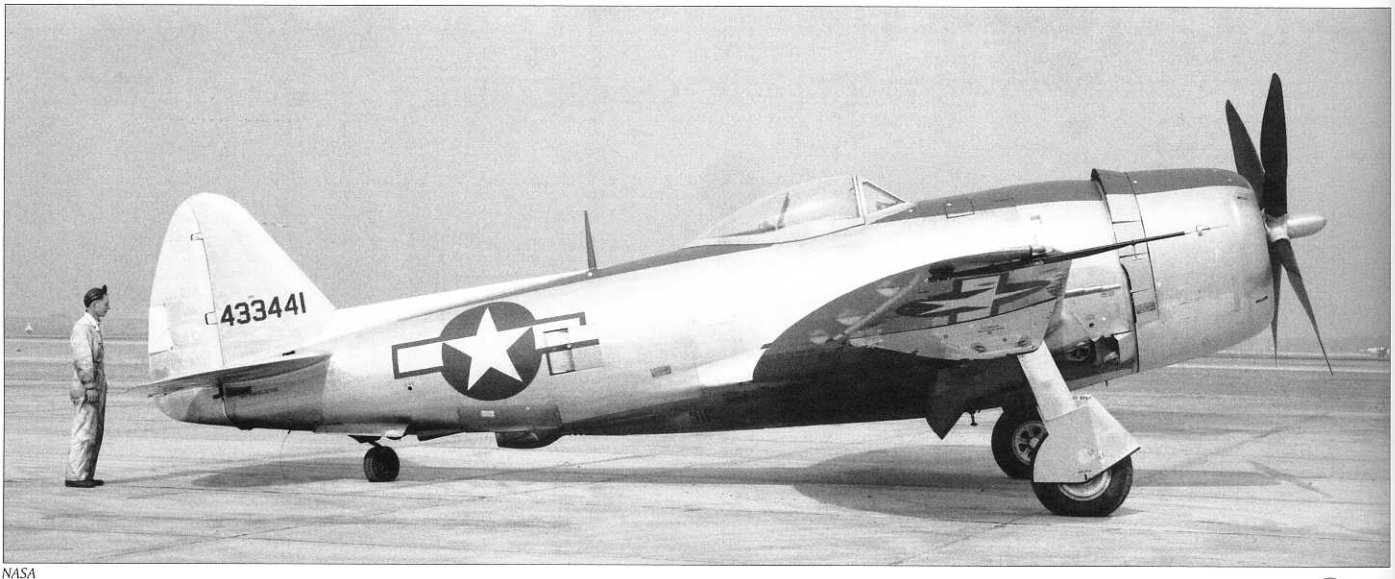
bridge at Vipiteno, south of the Brenner Pass. On their outward flight the bombers were approached by 17 Messerschmitt 109s of *1º Gruppo Caccia*. The escorts split into two flights of four machines. Whilst one stayed with the bombers, the other one took on the challenge. In the first pass Lt. John Bergeron hit the Bf 109 G-10/AS flown by Sgt. Chiussi, who attempted to belly-land but crashed his machine into a stone wall. Smashing his forehead against gunsight, he was killed on the spot. At the same time Lt. Ellis caught a burst in the engine and, with oil pressure dropping, he withdrew, covered by Lt. Bergeron. Hence, the two remaining Thunderbolts, flown by 2/Lt. Charles Eddy and F/O Walter Miller, now faced...16 Messerschmitts. Moments later Miller shot a Bf 109 (another G-10/AS) off Eddy's tail; its pilot, Sgt. Balduzzo baled out from too low an altitude and his parachute didn't deploy in time. Seeing the inaptitude of his subordinates, the commander of *1º Gruppo Caccia*, *Maggiore* Adriano Visconti attacked himself, engaging 2/Lt. Eddy in a head-on pass. Both pilots fired long bursts and flashed past, nearly colliding with each other. Although Eddy lost his opponent from sight, the bomber crews confirmed that the '109 pilot bailed out. Indeed Major Visconti, hit in the face and arm by splinters, parachuted to safety[25]. Curiously, Charles Eddy's claim was negatively verified and 346th FS was credited with only two victories on that day: Bergeron's and Miller's.

On 2nd April 1945 the Italian fighters once again came up in force, only to be decimated by Thunderbolts of 350th FG. On that eventful day two flights (eight machines in all) from 346th FS were despatched with a double task of bombing

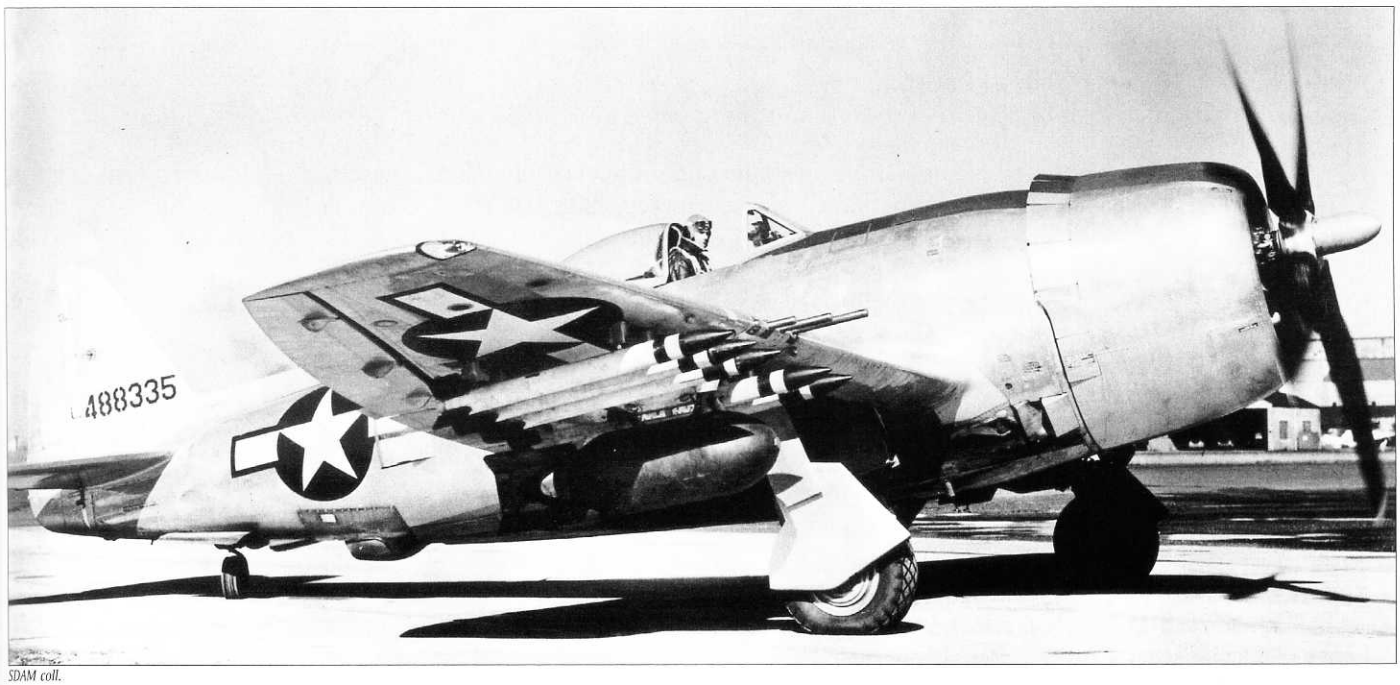
[25] Major Visconti, the Italian top ace of WWII with 26 victories (according to some sources), surrendered his *1º Gruppo Caccia* ANR on 29th April 1945 to partisans, who executed him on the same day.

P-47D-30-RA (n/s 44-33441) podczas prób w NACA.

P-47D-30-RA (s/n 44-33441) on trials w NACA.



NASA



SDAM coll.

Miani, w którego samolocie nastąpiła awaria mechanizmu przestawiania skoku śmigła, nakazał przejęcie dowodzenia przez kapitana Mario Bellagambiego, dowódcy 2. *Squadriglia 'Diavoli Rossi'* („Czerwone Diabły") i poprowadzenie ataku. Jednak kiedy Miani zawrócił na lotnisko w Villafranca, część zdezorientowanych pilotów podążyła za nim. Bellagambi poprowadził pozostałych przy nim pilotów w dół do ataku, jednak wówczas w jego samolocie nastąpiła awaria układu olejowego. Rozlany na owiewce olej zupełnie oślepił go, a nurkujący za nim piloci, próbując uniknąć kolizji, gwałtownie odbijali na wszystkie strony i ich formacja rozpadła się.

W tym czasie, 500 metrów powyżej, niczym na szachownicy Thunderbolty 350. FG rozstawiały się do ataku. Ciosy spadały raz za razem; część pilotów ANR próbowała wycofać się na lotnisko w Aviano, co tylko pogorszyło sytuację. Cpt. Frank Heckenkamp z 347. FS w ciągu minuty zestrzelił trzy samoloty i właśnie otworzył ogień do czwartego, kiedy skończyła mu się amunicja. Wybijając pojedynczo rozproszone włoskie Messerschmitty, dwóch pilotów z 346. FS, Maj. Charles Gilbret i 2/Lt Richard Sulzbach, zestrzelili po „dublecie". W sumie pilotom 346. i 347. FS zaliczono tego dnia 10 zwycięstw. Po walce kilku pilotów amerykańskich twierdziło, że jeden z Włochów leciał na oliwkowym P-47 starszego typu, tzw. *Razorback'u* (bez kroplowej owiewki), pozbawionym oznaczeń rozpoznawczych.

W czasie wieczornego patrolu nad Aviano piloci 345. FS, zapewne nieco zazdrośni o sukcesy swoich kolegów z pozostałych dwóch dywizjonów 350. FG, zestrzelili jeszcze jednego Bf 109. Pilotujący go porucznik Alberto Volpi, po raz drugi w przeciągu kilku godzin zestrzelony przez Thunderbolty z 350. FG, ponownie ra-

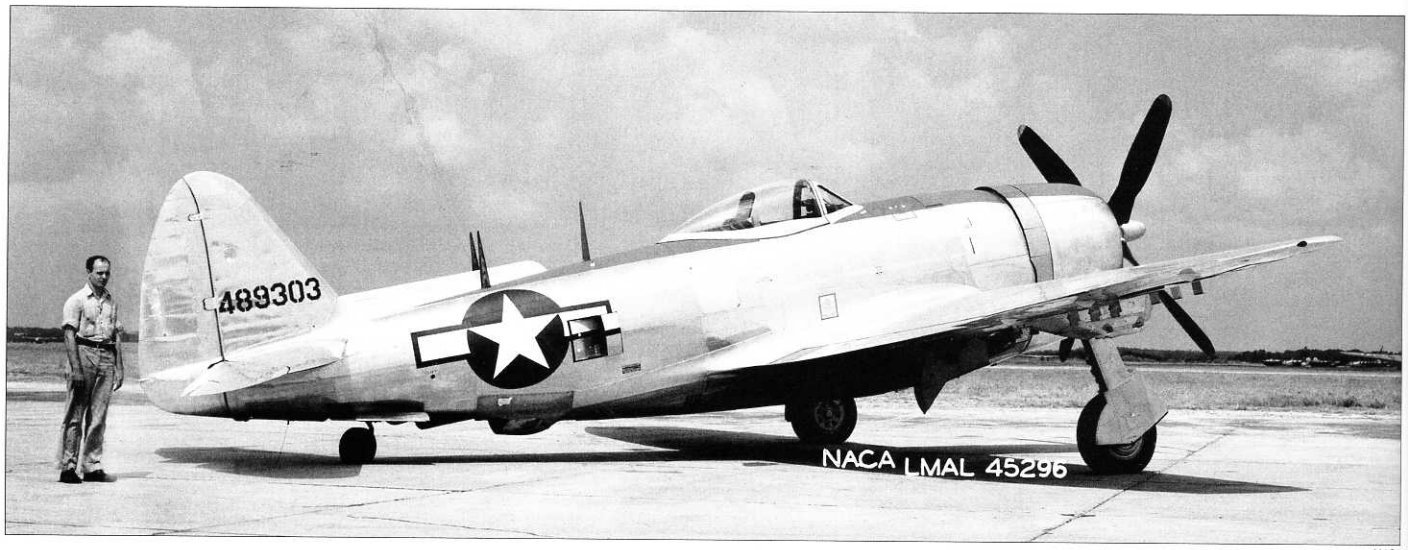
a rail bridge at Ora, south of the Brenner Pass, and providing fighter support to a formation of B-25s attacking a bridge at San Michele All' Adige. At the same time 16 machines of 347th FS assisted another formation of Mitchells bombing the Brenner Pass.

From their bases at Aviano and Osoppo Italians scrambled 27 Messerschmitts of *2º Gruppo Caccia*. A quarter of an hour after their take-off they were detected by the allied 'Cooler' radar station, which warned 350th FG of the threat well in time. It was only the first of drawbacks that befell the unfortunate intercepting party. The Italian pilots had the bombers already in sight when a malfunction of variable pitch mechanism in the leading '109, flown by Maj. Carlo Miani, forced him to drop off the formation and pass the command to Cpt. Mario Bellagambi, the commander of *2. Squadriglia 'Diavoli Rossi'*. However, as soon as Miani dived away towards the airfield in Villafranca, some of his confused pilots followed him. With his suddenly depleted force, Bellagambi proceeded to attack but as he swooped down, oil from some broken line spewed back on his canopy, filming it over. Momentarily blinded, he broke the attack, while the pilots diving after him were veering away in all directions to avoid collision. In the meantime, some 500 metres above, Thunderbolts of 350th FG were positioning themselves for a bounce. Their attack sealed the fate of the scattered Italian formation. Some ANR pilots chose to give up the fight and withdraw to Aviano, but turning their backs onto the opponents who had the advantage of speed and altitude only made their plight worse.

It took Cpt. Frank Hekenkamp of 347th FS only a minute to score three (and his only) victories. To his great disappointment, as he opened up at fourth '109, he ran out of ammunition. Sin-

P-47N-5-RE (n/s 44-88335). Pod skrzydłem podczepione pięć rakiet HVAR kalibru 127 mm (5 cali) na wyrzutniach bezprowadnicowych, a na pylonie bomba tysiącfuntowa (454 kg).

P-47N-5-RE (s/n 44-88335) heavily armed with underwing zero-length stub launchers for 5-inch (127 mm) High Velocity Aerial Rockets (HVARs) and 1000-lb bombs



NASA

P-47N-25-RE (n/s 44-89303) podczas prób w NACA w sierpniu 1945 roku. Maszynę wykorzystywano m.in. do badań różnych kołpaków śmigieł aż do końca lat czterdziestych.

P-47N-25-RE (s/n 44-89303) on trials in NACA in August 1945. This machine was used to test various propeller hubs.

tował się skokiem ze spadochronem. Faktyczne straty Włochów okazały się jeszcze większe: 14 samolotów zestrzelonych lub zbyt poważnie uszkodzonych, by nadawały się do naprawy (70-90%), oraz sześciu poległych pilotów i dwóch rannych. Włosi próbowali umniejszyć swoją klęskę, zgłaszając zestrzelenie kilku P-47 i B-25, ale fakty były dla nich miażdżące – Amerykanie nie stracili w tej potyczce ani jednego samolotu.

Zaciekłe walki we Włoszech trwały do końca kwietnia 1945 roku. Świadczy o tym choćby kolejne wyróżnienie Distinguished Unit Citation, które 79. FG otrzymała za wspieranie natarcia brytyjskich wojsk na Bolonię i Ferrarę, rozbijając niemiecką obronę na linii rzeki Santerno w dniach 16-20 kwietnia 1945 roku.

W czasie II wojny światowej nie raz zdarzało się, że piloci ginęli razem ze swoimi samolotami, które próbowali za wszelką cenę ocalić, i to nawet nie przez względy emocjonalne, ale z powodu braku uzupełnień. Trudno jednak uwierzyć, że coś takiego zdarzyło się w potężnej armii amerykańskiej, i to w dodatku na tydzień przed końcem wojny. A jednak; dowodem na to jest najwyższe amerykańskie odznaczenie za odwagę na polu bitwy – Medal Kongresu (*Congressional Medal of Honor*) – które pośmiertnie otrzymał pilot 346. FS (350. FG), Lt. Raymond L. Knight[26]. Lt. Knight był bez wątpienia człowiekiem niezwykle odważnym; można by nawet odnieść wrażenie, że szukał śmierci. Specjalista od ataków na niemieckie lotniska, które pochłonęły tyle ofiar ze względu na strzegący je morderczy *Flak*, Raymond Knight nieraz prowadził Thunderbolty z 350. FG nad lotniska w Ghedi, Villafranca i Bergamo. Pozostawiając resztę pilotów na bezpiecznym pułapie, sam nurkował

[26] Tylko dwóch pilotów Thunderboltów zostało wyróżnionych „Medalem Kongresu"; drugim był Col. Neel Kearby, dowódca 348. FG, który 11 października 1943 nad Wewak na Nowej Gwinei zestrzelił w jednym starciu sześć japońskich myśliwców – patrz *P-47 Thunderbolt vol. II*.

gling out and knocking down the Messerschmitts one by one, Maj. Charles Gilbret and 2/Lt Richard Sulzbach of 346th FS each scored a 'double'. All in all, pilots of the two involved squadrons were credited with ten victories. Curiously, after this scrap, several American pilots reported seeing an olive-drab 'Razorback' P-47 without any markings among enemy aircraft.

During an evening sweep over Aviano pilots of 345th FS, undoubtedly a little envious of the day's successes claimed by the two other squadrons, chanced upon and shot down a Bf 109. It was flown by Lt. Alberto Volpi, who – twice shot down by Thunderbolts of 350th FG within a couple of hours! – again was forced to take to parachute. The actual Italian losses suffered on that day even surpassed the American claims: 14 fighters were either shot down or damaged beyond repair (70-90% damage). Six pilots were killed in action and further two injured. To add insult to injury, despite numerous P-47s and B-25s claimed destroyed by Italian pilots, there were no losses on the American side...

Bitter ground fighting for the northern Italy went on until the very end of April 1945, as can be testified by yet another DUC received by 79th FG. Between 16th-20th April 1945, despite ferocious Flak, the group flew numerous missions in support of the British drive on Bologna and Ferrara, helping them to overrun enemy defensive lines at the Santerno River.

During the Second World War there were many times when pilots crashed to their deaths in the machines they struggled to save. Emotional issues aside, such desperate acts of courage were often dictated by severe shortages of airworthy machines to carry on fighting. Nevertheless, one could hardly imagine such a situation in the mighty American Air Force, and moreover just a week before the end of the war. But it did happen. A proof to it is the Congressional Medal of Honor – the highest American decoration for valour in the face of enemy –

w ogień artylerii przeciwlotniczej, by z bliska rozpoznać cel, a następnie prowadził całą formację do ataku.

Rankiem 24 kwietnia ponownie poprowadził trzech innych pilotów 350. FG do ataku na lotnisko Bergamo (gdzie wciąż stacjonowała m.in. niemiecka jednostka specjalna *Kommando „Carmen"*), niszcząc praktycznie wszystkie znajdujące się na lotnisku Junkersy Ju 88 i 188. Knight był jednak przekonany, że w trakcie ataku przegapili parę zamaskowanych samolotów. Następnego dnia wrócił więc nad Bergamo, ale tym razem szczęście opuściło go. Szybkostrzelne działka przeciwlotnicze podziurawiły jego Thunderbolta do tego stopnia, że powinien był ratować się skokiem ze spadochronem. Jednak Knight, zdając sobie sprawę, że w 350. FG brakuje samolotów, postanowił pomimo fatalnych warunków pogodowych „dociągnąć" do bazy w Pizie. Zginął rozbijając swojego P-47D-27-RE „Oh Johnnie" (n/ser 42-26785, o kodzie 6D5) pośród szczytów Apeninów.

Ostatnim samolotem alianckim utraconym we Włoszech był Thunderbolt Maj. Edwarda Gabora, dowódcy 345. FS (350. FG), zestrzelony 2 maja 1945 w czasie ataku na cele naziemne w rejonie Udine.

14 lipca 1945 roku 350. FG zaokrętowała się w Neapolu i wyruszyła w swój najdłuższy rejs na Pacyfik, na wojnę z Japończykami. Kiedy na Japonię spadły bomby atomowe, 350. FG właśnie pobierała uzupełnienia w rejonie Kanału Panamskiego. Również 57. FG była już w drodze na Pacyfik, by wziąć udział w inwazji na Wyspy Japońskie. Po ogłoszeniu końca wojny obie jednostki zostały zawrócone do USA na zasłużony odpoczynek.

posthumously awarded to Lt. Raymond L. Knight, a pilot with 346th FS (350th FG)[26].

Lt. Knight was beyond any doubt a very brave man; one could even suspect that, in his play with death, he defied the inevitable. A specialist in attacks on German airfields, which had yielded so many victims among fighter bomber pilots due to murderous Flak defending them, Raymond Knight many times led Thunderbolts of 350th FG against airfields at Ghedi, Villafranca and Bergamo. There, he was usually leaving the rest of his pilots at a safe altitude and alone dived into the withering antiaircraft fire to recognize targets first-hand, whereupon he led the whole formation down for an attack.

In the morning of 24th April Lt. Knight was again back at Bergamo, along with three other pilots of 350th FG. At the airfield, which among others housed the Luftwaffe's special ops unit *Kommando Carmen*, they destroyed several bombed-up Ju 88s and Ju 188s. Knight suspected that they had missed some aircraft camouflaged and dispersed around the airfield's perimeter. Hence, the following day he went back to wreak more havoc at the Bergamo aerodrome. This time, however, his luck finally ran out. Badly shot up by Flak guns, he should have bailed out to save his life. Nonetheless, aware that his squadron was short of serviceable machines, Lt. Knight decided to try and reach his home base at Pisa. Whilst nursing his crippled P-47D-27-RE named 'Oh Johnnie' (s/n 42-26785, coded '6D5') in atrocious weather conditions, he

[26] Only two Thunderbolt pilots received this highest distinction throughout the WWII. The other one was Col. Neel Kearby, the CO of 348th FG, who on 11th October 1943, over Wewak in New Guinea, shot down six Japanese aircraft in one engagement – for more details see vol. II

Pamiątkowe zdjęcie części personelu 1º Grupo de Aviaçao de Caça (1º GAvCa) lotnictwa Brazylii – Força Aérea Brasileira (FAB). Brazylijskie Thunderbolty walczyły u boku 350. FG na Śródziemnomorskim Teatrze Działań od października 1944 roku do końca wojny w Europie.

A commemorative photograph of the personnel from the 1º Grupo de Aviaçao de Caça (1º GAvCa), known in USAAF as the 1st Brazilian Fighter Squadron. The Brazilian Thunderbolts fought alongside 350th FG in the Mediterranean Theatre of Operations since October 1944 until VE-Day.

via Luis Gustavo Gabriel – www.sentandoapua.com.br

via Luis Gustavo Gabriel – www.sentandoapua.com.br

P-47D-30-RA (n/s 44-33093) z brazylijskiej 1º Grupo de Aviaçao de Caça (1º GAvCa); kwiecień 1945 roku, Pisa, Włochy. Numer indywidualny samolotu – B3 – oznacza trzeci samolot eskadry B (tzw. eskadry „amarela" – „żółtej").

P-47D-30-RA (s/n 44-33093) of 1º Grupo de Aviaçao de Caça (1º GAvCa). The code 'B3' on the cowling identified third aircraft of the 'B' or yellow flight. The Group was divided into four flights: Vermelha (Red), Amarela (Yellow), Azul (Blue) and Verde (Green). Each flight had a complement of roughly 12 pilots. The photo was taken at Pisa, Italy, in April 1945.

* * *

Ogółem wyprodukowano 15 683 egzemplarzy Thunderboltów wszystkich wersji – więcej niż jakiegokolwiek innego myśliwca amerykańskiego. Jeszcze w sierpniu 1945 roku w służbie USAAF w pierwszej linii pozostawało ich 5308 sztuk (w porównaniu do 5384 Mustangów i 2417 Lightningów)[27]. W trakcie całej wojny ich piloci zniszczyli m.in. ponad 7000 samolotów wroga (w tym połowę w powietrzu), 86 000 wagonów kolejowych, 9000 lokomotyw, 6000 pojazdów opancerzonych, 68 000 innych pojazdów mechanicznych i 60 000 zaprzęgów konnych. Stracono w walce 3499 Thunderboltów. W walkach powietrznych utracono 884 P-47 – stosunek zwycięstw do strat wyniósł 4,6 do 1.

Najwięcej zwycięstw powietrznych spośród jednostek Thunderboltów, jak również najwięcej spośród wszystkich jednostek USAAF walczących nad Europą Zachodnią, zdobyła 56. FG

[27] Dane za: *Army Air Forces Statistical Digest, World War II; Table 84 – Airplanes on hand in the AAF, by type and principal model: Nov 1941 to Aug 1945*, s. 139.

crashed to his death high up in the Apennine mountains. During the missions flown on 24th and 25th April 1945 he was personally credited with destruction of 20 enemy aircraft. For this feat and his exemplary leadership he was awarded a posthumous Medal of Honor.

The last allied aircraft lost over Italy in the Second World War was a Thunderbolt flown by Maj. Edward Gabor, the CO of 345th FS (350th FG), shot down during a ground attack near Udine on 2nd May 1945. Maj. Gabor was killed on the spot.

On 14th July 350th FG embarked on a ship in Naples and set out for its long journey towards the Pacific, to join the war with Japan. The news of atomic bombs found the group in the Panama Canal Zone taking aboard supplies for further sea voyage. Also 57th FG was already on its way to the Pacific Theatre of Operations, scheduled to participate in the invasion of the Japanese home islands. As soon as the unconditional surrender of the Japanese forces and the end of the war was declared, both groups were returned to the United States for a well-deserved rest.

via Luis Gustavo Gabriel – www.sentandoapua.com.br

Thunderbolty eskadry „amarela" („żółtej") 1º GAvCa lotnictwa Brazylii. Na pierwszym planie maszyna P-47D-28-RA numer B6 (n/s 42-28986).

Thunderbolts of the 'Amarela' flight, 1º GAvCa. In the foreground P-47D-28-RA (s/n 42-28986) coded 'B6'.

– 665,5. Na dziewięciu pilotów amerykańskich walczących nad Europą, którzy mieli na koncie ponad 20 zestrzeleń, aż pięciu latało w składzie 56. FG, w tym dwóch pierwszych: Lt. Col. Francis „Gabby" Gabreski (28 zwycięstw) i Maj. Robert „Bob" Johnson (27). Spośród jednostek Thunderboltów 9. AF najwięcej zestrzeleń, bo aż 129, zdobyła 368. FG. To dużo jak na jednostkę myśliwsko-bombową, której zadaniem było raczej unikanie kontaktu z myśliwcami wroga. Co ciekawe, w jej szeregach znajdował się tylko jeden as z pięcioma zestrzeleniami, Maj. Randall Hendricks z 397. FS (pierwsze cztery zestrzelił jednego dnia, 12 czerwca 1944 roku, nad Normandią). Również jego kolega z dywizjonu, Lt. William Kerr, zestrzelił cztery niemieckie myśliwce jednego dnia (17 grudnia 1944 roku) nad Ardenami, ale zabrakło mu szczęścia, by do końca swojej tury bojowej skompletować pięć zwycięstw.

Oczywiście rolą przeważającej większości jednostek Thunderboltów, zwłaszcza w okresie po inwazji na Normandię, nie było szukanie okazji do zestrzeleń, dlatego ich sukcesy mierzono w innych kategoriach. Trudno przecenić wkład Thunderboltów w ostateczne zwycięstwo aliantów w Europie. W efekcie ich nieustannych ataków Niemcy stracili niewyobrażalną wręcz ilość sprzętu wojskowego. Dla przykładu, tylko jedna Grupa – 368. FG – licząca ok. 100 samolotów, w okresie od 14 marca 1944 do 8 maja 1945 roku zgłosiła zniszczenie 143 samolotów wroga w powietrzu i 98 na ziemi, 499 czołgów, 280 pojazdów opancerzonych, 6865 pojazdów mechanicznych, 682 zaprzęgi, 700 lokomotyw, 3174 wagonów, 33 mosty, 187 stanowisk dział, 64 składy paliwa lub amunicji, 31 barek oraz zerwanie torów kolejowych w 475 miejscach. W tym czasie piloci 368. FG wykonali 17 455 lotów bojowych.

Cena za zwycięstwo była jednak wysoka. Dla przykładu, 366. FG, która debiutowała tego samego dnia co 368. FG (14 marca 1944 roku), do końca wojny straciła 135 samolotów i 95 pi-

* * *

Overall, 15,683 Thunderbolts of all variants were produced – in fact, more than any other American fighter of that era. In August 1945 there were still 5308 P-47s on strength in the first line with the USAAF (as compared to 5384 Mustangs and 2417 Lightnings)[27]. Throughout the Second World War Thunderbolt pilots on all fronts accounted for, among others, over 7000 enemy aircraft (over half of this number in the air), 86,000 rail cars, 9000 locomotives, 6000 armoured carriers, 68,000 other mechanised transports and 60,000 horse-drawn vehicles. As many as 3499 Thunderbolts were lost in action, including 884 in aerial combat. Aerial victories exceeded the losses by a ratio of about 4.6 to 1.

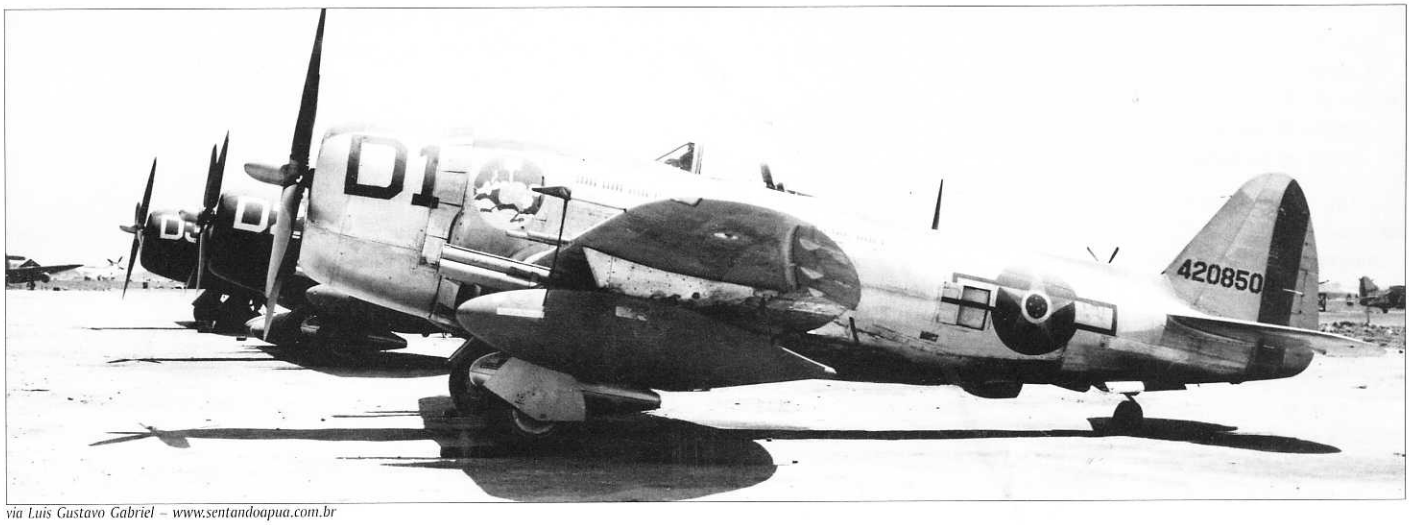
The top scoring Thunderbolt unit and, in fact, the top scoring USAAF fighter unit in the ETO (in terms of aerial victories) was 56th FG, with a tally of 665.5. Out of nine American fighter pilots with over 20 victories who saw combat over Europe, five flew with the 56th, including the two top aces: Col. Francis 'Gabby' Gabreski with 28 and Maj. Robert 'Bob' Johnson with 27. Among pilots of the tactical 9th AF the top scoring outfit was 368th FG with 129 victories. It was an impressive tally for a fighter-bomber unit which was usually supposed to avoid combat with enemy aircraft! Interestingly, there was only one ace with five victories in the 368th – Maj. Randall Hendricks of 397th FS (he shot down his first four over Normandy in one day, on 12th June 1944). Also Lt. William Kerr of the same squadron scored his first four in one day (on 17th December 1944) over the Ardennes, but henceforth found no opportunity to add a fifth before his combat tour expired.

Obviously, for the vast majority of Thunderbolt units, especially after the invasion of Normandy, aerial victories were a mere side-effect of being forced to fight back against enemy fighters.

[27] Source: *Army Air Forces Statistical Digest, World War II; Table 84 – Airplanes on hand in the AAF, by type and principal model: Nov 1941 to Aug 1945*, p. 139.

Thunderbolty eskadry „verde" („zielonej") 1º GAvCa lotnictwa Brazylii. Na pierwszym planie maszyna P-47D-30-RE numer D1 (n/s 44-20850). Pierwszy D1 (P-47D-25-RE, s/n 42-26764), na którym latał dowódca eskadry „verde" Cap. Lagares, został zniszczony w czasie wypadku przy starcie.

Thunderbolts of the 'Verde' flight, 1º GAvCa, rigged with long-range drop tanks. In the foreground P-47D-30-RE (s/n 44-20850) coded 'D1'. The first 'D1' (P-47D-25-RE, s/n 42-26764), flown by the CO of the 'Verde' flight Cap. Lagares, was lost in a take-off accident.



via Luis Gustavo Gabriel – www.sentandoapua.com.br

via Luis Gustavo Gabriel – www.sentandoapua.com.br

Thunderbolty eskadry „vermelha" („czerwonej", oznaczonej literą A) 1º GAvCa lotnictwa Brazylii. Na pierwszym planie maszyna P-47D-25-RE numer 1 (n/s 42-26450), którą latał dowódca 1º GavCa, *Tenente-Coronel Aviador* (podpułkownik) Nero Moura. Od 4 listopada 1944 roku do 1 maja 1945 roku Moura wykonał 62 loty bojowe.

Thunderbolts of the 'Vermelha' flight, 1º GAvCa. In the foreground P-47D-25-RE (s/n 42-26450) coded '1', flown by the commander of 1º GavCa, *Tenente-Coronel Aviador* (Lt. Col.) Nero Moura. Between 4th November 1944 and 1st May 1945 Lt. Col. Moura flew 62 combat missions.

lotów, z czego zaledwie 24 trafiło do niewoli – reszta poległa. Najcięższe straty jednostka doznała w czerwcu 1944 roku nad Normandią, tracąc 26 samolotów i 19 pilotów.

Wielu pilotów Thunderboltów dosłużyło się również „Purpurowego serca" (*Purple Heart*) za rany odniesione w czasie walki; tylko w 368. FG nadawano je ponad 50 razy. Chociaż najwyższe odznaczenie amerykańskie za odwagę na polu walki – Medal Kongresu (*Congressional Medal of Honor*) – otrzymał tylko jeden z pilotów P-47 latających nad Europą, innych odznaczeń nie szczędzono. Dla przykładu, drugie w kolejności po *Medal of Honor* odznaczenie – Krzyż za Wybitną Służbę (*Distinguished Service Cross*) – w 368. FG nadano aż osiem razy, a *Distinguished Flying Cross* – 205 razy.

Stosunkowo najmniej znaną rolą, jaką odegrały amerykańskie Thunderbolty w trakcie II wojny światowej, było ich użycie jako samolotów ratowniczych. W czasie zmasowanych nalotów na III Rzeszę wiele uszkodzonych maszyn wodowało w kanale La Manche zanim zdołały dotrzeć do Anglii. Chociaż P-47 nie mogły podjąć z wody rozbitków, zrzucając pontony i kolorowe markery pozwalały przetrwać im do czasu nadciągnięcia łodzi latających lub motorówek brytyjskiej *Air*

They excelled in ground-support and interdiction missions. In this role their contribution to the allied ultimate victory in Europe could hardly be overestimated. The figures illustrating the damage inflicted onto the enemy by P-47s are nothing short of astronomic. For example, only one group – 368th FG – with some 100 machines on strength, in the period between 14th March 1944 and 8th May 1945 claimed the destruction of 143 enemy aircraft in the air and 98 on the ground, as well as 499 tanks, 280 other armoured vehicles, 6865 motorised transports, 682 horse-drawn carts, 700 locomotives, 3174 rail cars, 33 bridges and 187 artillery pieces. Furthermore, 64 ammunition or fuel dumps were blown up, 31 barges sunk and rail tracks cut in 475 spots. During that time 368th FG flew 17,455 operational sorties.

The price for this success, however, was high. For example, 366th FG, which debuted on the same day as 368th FG (14th March 1944), lost 135 machines along with 95 pilots until the end of the war. The heaviest monthly loss in the unit's history was duly suffered in June 1944 over Normandy – as many as 26 machines and 19 pilots failed to return. It's indicative of the nature of the low-level war fought by fighter bombers that of those 95 shot down, only 24 survived to be taken prisoner – the

via Luis Gustavo Gabriel – www.sentandoapua.com.br

Sea Rescue. Jednostką grupującą ratownicze Thunderbolty był 5. ERS (Emergency Rescue Squadron), który stanowił integralną część 8. AF.

Po zakończeniu wojny w Europie w szeregach amerykańskich wojsk okupacyjnych pozostało sześć jednostek Thunderboltów: 36. FG (stacjonująca w Kassel), 79. FG (w Hörsching), 86. FG (Schweinfurt), 366. FG (Münster), 368. FG (Straubing) i 406. FG (Nordholz). Już w lutym 1946 roku rozwiązano 36. i 86. FG. Ostatnią amerykańską jednostką w Europie używającą Thunderboltów była 86. Composite Group stacjonująca w Nordholz. W 1950 roku ostatnie egzemplarze zostały wymienione na odrzutowe F-84. Tymczasem w USA największym użytkownikiem Thunderboltów okresu powojennego (od sierpnia 1946 roku do lutego 1954 roku) były odziały Gwardii Narodowej – Air National Guard (patrz tabela). W 1948 roku przedwojenne oznaczenie P-47 (P od Pursuit, czyli pościgowy) zmieniono na F-47 (F jak Fighter). Thunderbolty nie wzięły udziału w wojnie w Korei, gdyż uznano, że są... zbyt kosztowne w utrzymaniu.

Thunderbolty w obcej służbie

Wielka Brytania

Największym po USAAF użytkownikiem samolotów Thunderbolt były brytyjskie Royal Air Force (RAF). Samolot nie budził wielkiego entuzjazmu Brytyjczyków, ale doskonałe efekty użycia tych maszyn przez Amerykanów do atakowania celów naziemnych i jego odporność na uszkodzenia w walce spowodowały, że RAF zdecydowały się zastosować P-47 na obszarze CBI w Southeast Asia Command (SEAC). W sumie w ramach Lend-Lease Wielka Brytania otrzymała 830 Thunderboltów P-47D różnych odmian, z czego zdecydowaną większość skierowano do jednostek SEAC. Służyły tam one w szesnastu dywizjonach do zadań myśliwsko-bombowych i szturmowych. Część maszyn przekazano do utworzonego w Egipcie pod koniec 1944 roku 73. OTU (Operational Training Unit), którego zadaniem było przeszkalanie pilotów na ten typ samolotu.

rest were killed in action. Total number of missions dispatched by the group was 1258, of which the most numerous were armed reconaissance (695) and dive bombings (382), while the least frequent were fighter sweeps (33) and... leaflet drops (2).

Although only one P-47 pilot in Europe was honoured with the Congressional Medal of Honor, other decorations were not scrimped on. For example, in 368th FG the second highest military decoration of the United States Army – the Distinguished Service Cross – was awarded eight times and Distinguished Flying Cross as many as 205 times. Many Thunderbolt pilots also earned the Purple Heart for wounds received in combat; in 368th FG there were over 50 of them.

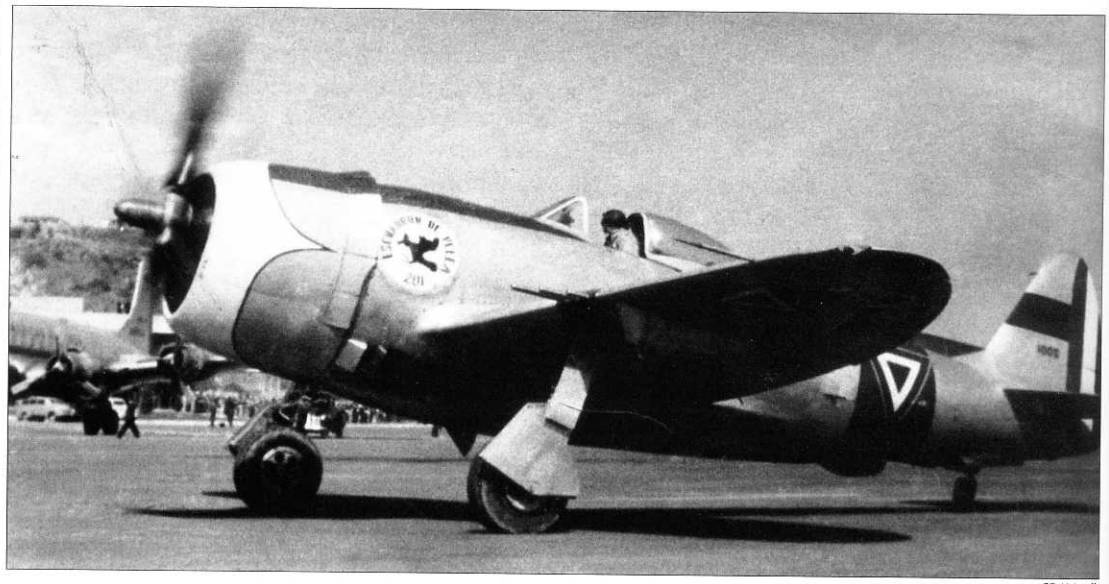
The relatively least known role embarked upon the American Thunderbolts during the Second World War was its use as rescue aircraft. During the massive air raids of the 8th AF against the Third Reich many crippled machines fell short of England, ditching in the Channel. Although P-47s obviously couldn't pick up the survivors, by dropping dinghies and marking the spot with flares helped them enormously to stay alive until the arrival of the British Air Sea Rescue launches and flying boats. The rescue Thunderbolts equipped the 5th ERS (Emergency Rescue Squadron), which was an integral part of the U.S. 8th Air Force.

After the end of the Second World War six P-47 groups remained in Germany and Austria as part of the U.S. peace-keeping force: 36th FG (stationed at Kassel), 79th FG (at Hörsching), 86th FG (Schweinfurt), 366th FG (Münster), 368th FG (Straubing) and 406th FG (Nordholz). In February 1946 the 36th and 86th were deactivated. The last USAF unit to operate Thunderbolts over Europe was the 86th Composite Group based at Nordholz. In 1950 the last 'Jugs' were replaced by F-84 jets. Meanwhile, back in USA Thunderbolts were used extensively (between August 1946 and February 1954) by the Air National Guard (see table). In 1948 the aircraft's pre-war designation P-47 (P for Pursuit) was changed to F-47 (F for Fighter). Nevertheless, Thunderbolts stayed at home when the war in Korea broke out. It was thought that in the frontline inventory they were... too expensive to maintain.

SDAM coll.

P-47D-30-RA nr PZT 1003 z Escuadrón Aéreo de Pelea 201 (EAP 201) lotnictwa Meksyku – Fuerza Aérea Mexicana (FAM), lata powojenne. Podczas wojny EAP 201 operował na Filipinach i Okinawie w ramach amerykańskiej 58. FG ze składu 5. AF. Po wojnie FAM otrzymały 25 nowych Thunderboltów tej wersji.

P-47D-30-RA (coded 'PZT 1003') of Escuadrón Aéreo de Pelea 201 (Fighter Squadron 201), Fuerza Aérea Mexicana (FAM); post-war era. During the World War Two EAP 201 operated alongside 58th FG of the U.S. 5th AF in the Philippines and over Okinawa. After the war FAM received 25 new P-47s of this variant.



SDAM coll.

P-47D-30-RA nr PZT 1005 z Escuadrón Aéreo de Pelea 201, Fuerza Aérea Mexicana, lata powojenne.

P-47D-30-RA 'PZT 1005' of Escuadrón Aéreo de Pelea 201, post-war years.

Kilka samolotów wykorzystano także na terenie Wielkiej Brytanii do różnych testów. Brytyjczycy zachowali amerykańską nazwę samolotów „Thunderbolt", ale rozróżniali tylko dwie główne wersje – Mk I (z pierwotną wersją osłony kabiny, tzw. „razorback") i Mk II (z kroplową osłoną kabiny, tzw. „bubbletop"). Wkrótce po zakończeniu wojny samoloty wycofano ze służby w RAF. Jako ostatni w październiku 1946 roku pozbył się ich 60. Dywizjon.

Francja

Kolejnym pod względem ilości użytkownikiem Thunderboltów było lotnictwo Wolnej Francji (Free French Air Force, FFAF albo po francusku Forces Aériennes Françaises Librés, FAFL), które otrzymało pierwsze P-47 na wiosnę 1944 roku. Do końca wojny przezbrojono sześć dywizjonów myśliwskich (Groupe de Chasse) stacjonujących w Północnej Afryce i na Korsyce. Operowały one na obszarze Morza Śródziemnego i w południowej Francji, a od 1945 do 1949 roku także na terytorium Niemiec. Najczęściej można spotkać informację, że FFAF otrzymały 446 Thunderboltów P-47D różnych podwersji (zdecydowaną większość stanowiły maszyny „bubbletop"), ale źródła amerykańskie wskazują na 459 maszyn (znane są nawet dokładnie ich numery seryjne). Obie te liczby nie muszą się zresztą wzajemnie wykluczać – być może z różnych przyczyn nie wszystkie samoloty trafiły do jednostek FFAF.

W odróżnieniu od Brytyjczyków Francuzi używali P-47 jeszcze wiele lat po wojnie w reaktywowanych Armée de l'Air. Dotychczasowe jednostki zmieniły swoje numery, a ponadto utworzono kolejne dywizjony. Po wybuchu wojny domowej w Algierii Francuzi skierowali tam uzbrojoną w Thunderbolty 20e Escadre de Chasse z dywizjonami GC I/20 *„Ayres-Nementcha"* i GC II/20 *„Ouarsenis"*. P-47 służyły w Algierii do atakowania celów naziemnych do końca lat 50.

Thunderbolts in Foreign Service

Great Britain

The second biggest P-47's operator besides USAAF was the Royal Air Force. Initially the aircraft failed to impress the British. However, Thunderbolt's outstanding operational record with the Americans, especially as a fighter bomber, along with its legendary ability to absorb punishment, inclined the RAF to put it into service in the CBI Theatre, withy the SEAC (Southeast Asia Command). All in all, the Great Britain received no fewer than 830 P-47Ds of various variants, majority of which were issued to the SEAC. There they were absorbed by 16 squadrons and henceforth flew ground-attack missions. Some machines were shipped to Egypt to equip No 73 OTU (Operational Training Unit), established by the end of 1944, which specialised in converting pilots onto P-47s. Several machines remained in UK, where they were used as test-beds. The British retained the American name "Thunderbolt", but recognized only two basic versions: Mk I (with ridged spine and framed canopy, the so-called 'razorback') and Mk II (the 'bubbletop'). Shortly after the end of hostilities they retired from the RAF. The last British Thunderbolts flew with No 60 Sqn until October 1946.

France

The second largest foreign user of the P-47 was the FFAF (Free French Air Force) alias FAFL (Forces Aériennes Françaises Librés), which received its first Thunderbolts in the spring of 1944. By the end of the war P-47s equipped six fighter groups (Groupe de Chasse) operating in the Mediterranean and later over southern France (between 1945 and 1949 also in Germany). The figure quoted in most publications is 446 P-47Ds of various sub-variants delivered to the

Brazylia

Podczas II wojny światowej w Europie walczyły także Thunderbolty lotnictwa wojskowego Brazylii – Força Aérea Brasileira (FAB). Ekspedycyjna jednostka myśliwska FAB – 1º Grupo de Aviaçao de Caça (1º GAvCa), nazywana przez Amerykanów 1. Fighter Squadron – została utworzona pod koniec 1943 roku, a po okresie szkolenia przybyła do Włoch w październiku 1944 roku. Tutaj podporządkowano ją amerykańskiej 350. Fighter Group. Z 68 udostępnionych przez USAAF samolotów P-47D różnych podwersji w 1º GAvCa wykorzystano 48 egzemplarzy.

Brazylijska jednostka – w kodzie radiowym „Jambock" – liczyła ok. 350 osób personelu, w tym ok. 50 pilotów. Składała się z czterech *esquadrilhas*: Vermelha (czerwona, eskadra A), Amarela (żółta, eskadra B), Azul (niebieska, eskadra C) i Verde (zielona, eskadra D). Każda liczyła około 12 pilotów. Wśród pilotów eskadry „czerwonej" znalazł się m.in. 2° Teniente Aviador (podporucznik) Alberto M. Torres, który 31 lipca 1943 roku, jeszcze jako pilot Cataliny, zatopił u wybrzeża Brazylii niemieckiego U-Boota „U-199". W 1º GAvCa wykonał 100 lotów bojowych – najwięcej ze wszystkich pilotów. Oficerem łącznikowym USAAF był Maj. John W. Buyers, który z Brazylijczykami wykonał „gościnnie" 21 lotów bojowych.

Od 31 października 1944 roku piloci 1º GAvCa brali udział w lotach bojowych w składzie dywizjonów amerykańskich, by zapoznać się z realiami pola walki. Jednostka poniosła swoją pierwszą stratę 6 listopada 1944 roku – nad Livergnano, na południe od okolicy Bolonii, zginął zestrzelony przez Flak (w trakcie swojego pierwszego lotu bojowego) 2° Teniente Aviador J. Cordeiro e Silva. Od 11 listopada 1º GAvCa operowała już samodzielnie. Pierwszą bazą jednostki była Tarquínia (na północ od Rzymu), FFAF (the vast majority of them being 'bubbletops'). However, American sources suggest 459 machines (of which every single serial number is known). The figures are not necessarily contradictory – perhaps some delivered machines were not issued to the FFAF units for a variety of possible reasons.

Unlike the British, the French operated P-47s for many years after the Second World War with the reborn Armée de l'Air. The war-time units were re-designated and several new ones commissioned. After the outbreak of war with Algeria the French ordered the Thunderbolt-equipped 20e Escadre de Chasse comprising GC I/20 *Ayres-Nementcha* and GC II/20 *Ouarsenis* into battle. In the role of assault aircraft P-47s soldiered on in Algeria until the end of the fifties.

Brazil

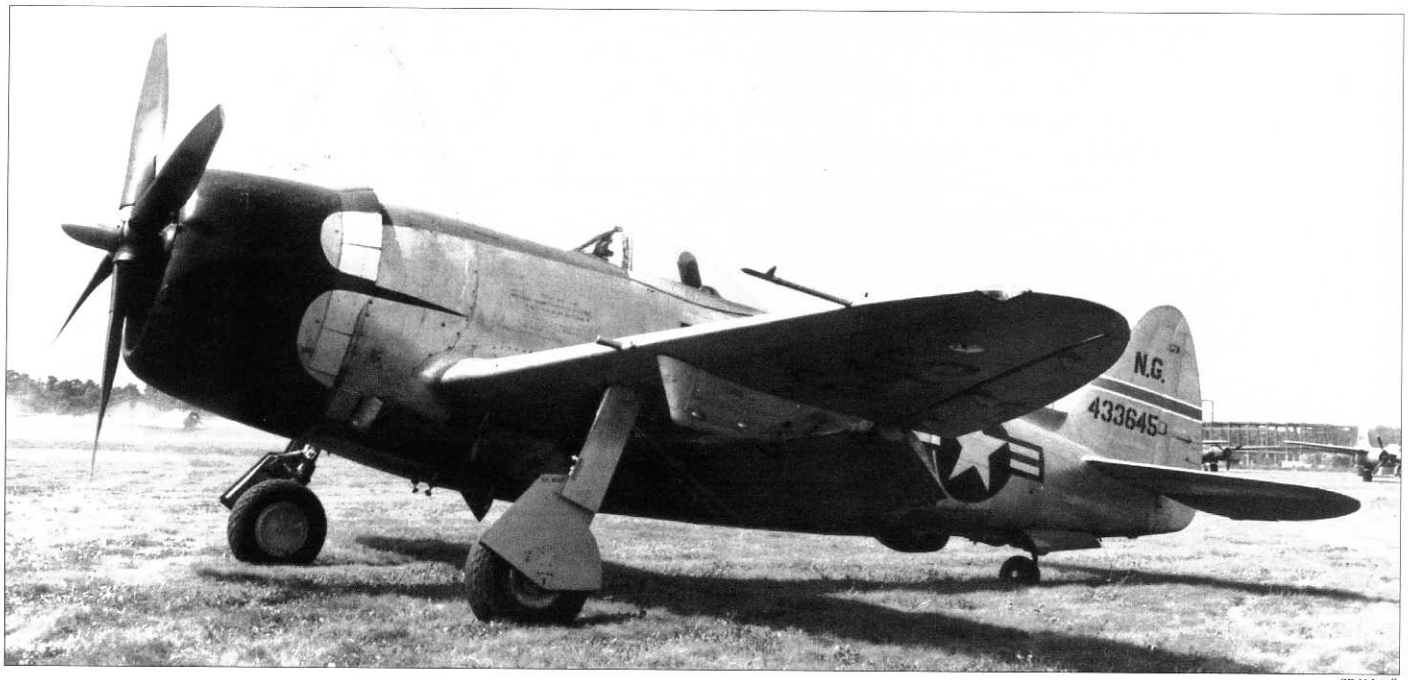
Another Thunderbolt operator to have helped drive the Nazis out of Europe was the Brazilian Air Force, or the Força Aérea Brasileira (FAB). Its expeditionary fighter group – 1º Grupo de Aviaçao de Caça (1º GAvCa), known to Americans as the 1st Brazilian Fighter Squadron – was created at the end of 1943. After a training period it arrived in Italy in October 1944. Here they were operationally subordinated to the American 350th Fighter Group. Out of 68 P-47Ds of various variants delivered by the USAAF, 1º GavCa brought to Europe 48.

The Brazilian unit – radio call sign 'Jambock' – counted some 350 personnel, including ca. 50 pilots. It was divided into four *esquadrilhas*: Vermelha (Red, flight A), Amarela (Yellow, flight B), Azul (Blue, flight C) and Verde (Green, flight D). Each flight had a complement of roughly 12 pilots. Among the pilots of the 'Red' flight was *2° Teniente Aviador* (2/Lt.) Alberto M. Torres, who on 31st July 1943, the then pilot of the PBY-5A Catalina, had sunk U-199, a German

SDAM coll.

P-47D-30-RA nr PZT 1016 z Escuadrón Aéreo de Pelea 201, Fuerza Aérea Mexicana.

P-47D-30-RA 'PZT 1016' of Escuadrón Aéreo de Pelea 201, Fuerza Aérea Mexicana.



SDAM coll.

P-47D-30-RA (n/s 44-33645) z 121. FS Gwardii Narodowej Dystryktu Columbia. Od 1948 roku pozostające w służbie P-47D i P-47N oznaczane były F-47D i F-47N.

P-47D-30-RA (s/n 44-33645) of 121st FS, District of Columbia Air National Guard. Beginning with 1948 the P-47Ds and P-47Ns still in service were re-designated as F-47Ds and F-47Ns.

a od grudnia 1944 roku Piza. W wyniku intensywnych walk do połowy kwietnia 1945 roku liczba pilotów jednostki zmalała do dwudziestu pięciu. Z tego powodu eskadrę „żółtą" rozwiązano, a jej pozostały personel latający rozdzielono pomiędzy pozostałe trzy eskadry.

Dniem, który w szczególny sposób zapisał się w historii jednostki, był 22 kwietnia 1945 roku. W tym czasie jednostka dysponowała już tylko 22 pilotami i 23 sprawnymi maszynami. Pomimo tego brazylijskie Thunderbolty wykonały aż 11 misji (po cztery samoloty każda), w okolicy doliny Padu, niszcząc mosty, przeprawy, wiadukty oraz napotkany transport drogowy, kolejowy i rzeczny wroga. Do końca dnia jednostka zniszczyła m.in. ponad sto pojazdów nieprzyjaciela i wykonała najwięcej lotów bojowych w ciągu jednego dnia (44) w całej swojej karierze, tracąc przy tym jednego pilota (trafił do niewoli). Do dziś 22 kwietnia jest obchodzony w Brazylii jako „o Dia da Aviação de Caça" – święto lotnictwa myśliwskiego.

Od 11 listopada 1944 roku do 2 maja 1945 roku, dnia zakończenia działań wojennych we Włoszech, 1º GAvCa wykonała 445 misji bojowych, niszcząc w ich trakcie m.in. 1304 pojazdy zmechanizowane, 8 pojazdów opancerzonych, 2 samoloty (na ziemi), 13 lokomotyw, 250 wagonów kolejowych, 25 wiaduktów i mostów, 31 składów paliwa i amunicji oraz 85 stanowisk artylerii i 144 budynki zajęte przez wroga. Ten wynik został jednak uzyskany niemałym kosztem. Pięciu pilotów jednostki zginęło zestrzelonych przez Flak, czterech poległo w wypadkach, pięciu dostało się do niewoli (kolejnych trzech zostało zestrzelonych, ale uniknęło schwytania), a siedmiu odsunięto od lotów bojowych z przyczyn zdrowotnych. W czasie działań bojowych nad Włochami jednostka utraciła 23 Thunder-

U-Boot operating off the coast of Brazil. With the 1º GAvCa he flew 100 combat missions – more than any other pilot of the unit. The USAAF liaison officer was Maj. John W. Buyers, who wasted no opportunity to fly 21 operational sorties with the Brazilians.

From 31st October 1944 pilots of the 1º GAvCa began to fly missions with American squadrons to familiarise themselves with the local conditions. The first fatality occurred on 6th November 1944 – over Livergnano, south of Bologna, *2° Teniente Aviador* J. Cordeiro e Silva (flying his first sortie) was shot down by Flak. Beginning with 11th November, the 1º GAvCa began to operate as a squadron and be appointed its own targets. Its first base was Tarquínia (north of Rome), and from December 1944 Pisa. Due to intense commitment the Brazilian pilots' roster began to thin out – by mid-April 1945 there were only 25 of them. The Yellow flight was thus disbanded, its remaining pilots being distributed among the other flights.

The 22nd of April 1945 is a day that will stand out in the history of the group. At that time there were only 22 pilots available and 23 airworthy machines in the unit. Nonetheless, on that day crucial to ground operations the Brazilian Thunderbolts flew no fewer than 11 missions (each by a flight of four aircraft) in the Po River Valley, destroying bridges, rail tracks, barges and all sorts of encountered enemy transports. By the end of the day the unit accounted for, among others, over 100 mechanised vehicles and carried out more individual sorties (44) than on any other day throught the unit's history. One pilot was lost in action (bailed out and was made a PoW). Presently 22nd April is celebrated in Brazil as the Day Of The Brazilian Fighter Arm (o Dia da Aviação de Caça).

bolty (16 zestrzelonych przez Flak, 7 w wypadkach) – ostatni 26 kwietnia 1945 roku (pilotujący go 2º Ten.-Av. Dornelles zginął). Brazylijczycy walczyli w Europie do końca wojny, po czym wraz z 25 Thunderboltami wrócili do kraju.

Po wojnie FAB zakupiły jeszcze 69 kolejnych Thunderboltów w wersji P-47D-30-RA i D-40-RA. Samoloty zakończyły aktywną służbę w brazylijskim lotnictwie w lipcu 1957 roku.

Meksyk

Podobnie jak Brazylijczycy w Europie, na Pacyfiku aktywny udział w II wojnie światowej wzięło lotnictwo „ekspedycyjne" Meksyku – Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (FAEM). Po okresie niezbędnego szkolenia uzbrojony w Thunderbolty meksykański Escuadrón Aéreo de Pelea 201 (EAP 201) – nazywany przez Amerykanów 201. Fighter Squadron – przybył w maju 1945 roku na Filipiny, gdzie został włączony do amerykańskiej 58. Fighter Group. EAP 201 operował na Filipinach do końca wojny, wykonując także kilka długodystansowych lotów bojowych nad Okinawę. W listopadzie 1945 roku personel jednostki powrócił do Meksyku, oddając wszystkie używane Thunderbolty Amerykanom. W sumie podczas szkolenia i działań bojowych EAP 201 wykorzystał 58 egzemplarzy P-47D różnych podwersji.

Po wojnie meksykańskie lotnictwo – Fuerza Aérea Mexicana (FAM) – zakupiło 25 Thunderboltów P-47D-30-RA, w które ponownie uzbrojono EAP 201. Samoloty służyły w FAM do poło-

From 11th November 1944 until 2nd May 1945, the end of the war in Italy, the 1º GAvCa performed 445 combat missions (2250 individual sorties), wreaking havoc behind enemy lines. It accounted for, among others, 1304 mechanised transports, 8 armoured vehicles, 2 aircraft destroyed on the ground, 13 locomotives, 250 railcars, 25 rail and road bridges, 31 ammunition dumps and fuel depots, 85 artillery emplacements and 144 buildings occupied by the enemy. However, such successes never come without a cost. Five pilots were shot down by Flak and killed, four perished in accidents, five ended up as PoWs (further three were shot down by evaded capture). Moreover, seven pilots were relieved from operations on medical grounds due to combat fatigue.

In Italy the 1º GAvCa lost a total of 23 Thunderbolts (16 shot down by Flak and 7 written off in accidents) – the last one on 26th April 1945 (its pilot 2º Ten.-Av. Dornelles was killed). The 1º GAvCa fought in Italy until the very end of the war in Europe, whereupon the returned to Brazil with their 25 remaining Thunderbolts.

After the war FAB purchased further 69 Thunderbolts in D-30-RA and D-40-RA variants. They remained in active service until July 1957.

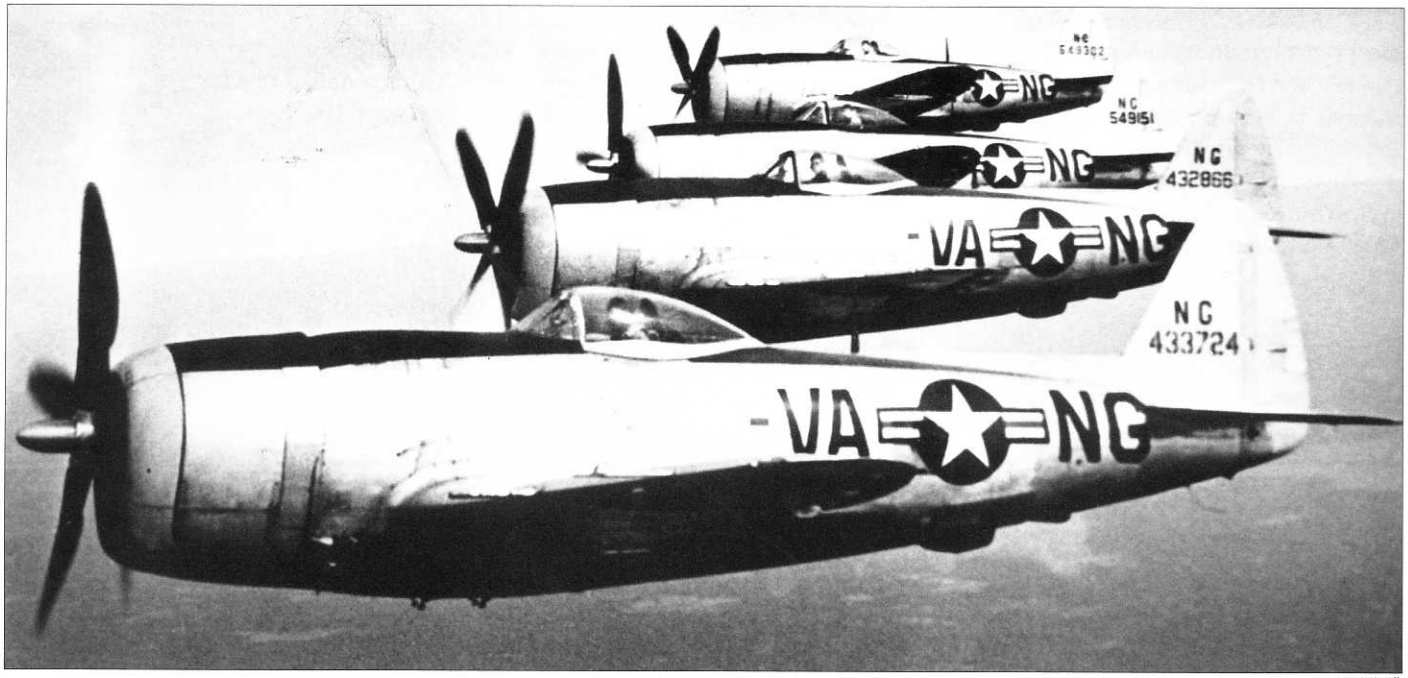
Mexico

Much like the Brazilians in ETO, the Mexican Air Force alias Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana (FAEM) dispatched its expeditionary air force detachment to join the war in the Pacific. After

P-47D-30-RA (n/s 44-33445) z 141. FS, Gwardii Narodowej stanu New Jersey.

P-47D-30-RA (s/n 44-33445) z 141st FS New Jersey Air National Guard.

SDAM coll.



SDAM coll.

Czwórka Thunderboltów ze 149. FS Gwardii Narodowej stanu Virginia. Pierwsze dwa to P-47D-30-RA (n/s 44-33724 i 44-32866), a kolejne dwa to P-47D-40-RA (n/s 45-49151 i 45-49302).

Thunderbolts of 149th FS, Virginia Air National Guard. The first two are P-47D-30-RAs (s/n 44-33724 and 44-32866), with two P-47D-40-RAs (s/n 45-49151 and 45-49302) in the background.

wy lat 50. Otrzymały one numery ewidencyjne PZT 1001 do PZT 1025, gdzie PZT oznaczało *Persecución de Zona Thunderbolt* („myśliwiec przechwytujący Thunderbolt").

Chiny, Tajwan

Tuż po zakończeniu II wojny światowej dużą ilość samolotów P-47D różnych odmian otrzymało w ramach wojskowej pomocy lotnictwo Kuomintangu – Chinese Air Force (CAF). Dane na temat ich ilości nie są precyzyjne, ale mogło być ich nawet ponad 100 (wskazują na to znane numery ewidencyjne – o ile zachowywano ciągłość numeracji). Samoloty pochodziły z jednostek USAAF operujących na CBI i PTO. Wiele z nich latając już w chińskich barwach nosiło jeszcze godła i nazwy własne poprzednich użytkowników. CAF wykorzystały P-47 w czasie wojny domowej z komunistami Mao Tse-tunga, m.in. w 11. Fighter Group. Część Thunderboltów CAF została zniszczona lub porzucona podczas ewakuacji sił Kuomintangu na Tajwan. Lotnictwo komunistycznej Ludowej Armii Wyzwoleńczej – People's Liberation Army Air Force (PLAAF) – zdobyło przynajmniej jeden egzemplarz P-47 (przetrwał do naszych czasów w muzeum lotniczym w Pekinie), ale szczegóły jego użycia i informacje nt. ewentualnych dalszych egzemplarzy nie są znane.

Działające z Tajwanu chińskie lotnictwo nacjonalistyczne – Chinese Nationalist Air Force (CAF), potem znane jako Republic of China Air Force (RoCAF) – otrzymało na początku lat 50. od Amerykanów 150 Thunderboltów, tym razem w wersji P-47N (F-47N). Były to podstawowe myśliwce CNAF/RoCAF do czasu pełnego przezbrojenia w samoloty odrzutowe. Tajwańskie P-47 wielokrotnie zapuszczały się w misjach rozpoznawczych lub eskortowych nad terytorium kon-

a period of conversion training the Thunderbolt-equipped Escuadrón Aéreo de Pelea 201 (EAP 201), known to Americans as the 201st Fighter Squadron, in May 1945 arrived in the Philippines, where it was subordinated to 58th Fighter Group. From there the Mexican unit operated until the end of the war, flying several long-range missions to Okinawa. In November 1945 it returned all its Thunderbolts to the USAAF. All in all, the EAP 201 operated 58 P-47Ds of various variants.

In the post-war period the Mexican Air Force purchased 25 Thunderbolts (of P-47D-30-RA variant), which again equipped the EAP 201. The aircraft remained in service until the mid-fifties. They were marked PZT 1001 through 1025 (where 'PZT' stood for *Persecución de Zona Thunderbolt*)

China, Taiwan

Shortly after the end of the Second World War a considerable number of P-47Ds were issued to the Chinese Air Force (CAF). Although their exact number in unknown, there must have been over 100 of them, as suggested by their known serial numbers (unless these numbers were random). The aircraft came from the USAAF units which had operated in the CBI and PTO theatres. Interestingly, under new ownership many of them retained their original nose-art. The CAF used its P-47s during the civil war against Mao Tse-Tung's communists. Some aircraft were destroyed or abandoned during the withdrawal of the Kuomintang forces to Taiwan. The People's Liberation Army Air Force (PLAAF) captured at least one P-47 (it survived to the present day in an aviation museum in Beijing).

The Chinese Nationalist Air Force (CAF), later known as the Republic of China Air Force (RoCAF), which operated from Taiwan, in the early fifties received from Americans 150 Thun-

tynentalnych Chin, gdzie kilka razy starły się z komunistycznymi MiGami-15. Do licznych spotkań w powietrzu dochodziło też nad Cieśniną Tajwańską, zwłaszcza podczas walk o wyspę Quemoy. O dziwo pojedynki te nie zawsze kończyły się na korzyść odrzutowców – odnotowano również dwa zwycięstwa P-47 (oba 22 maja 1954 roku). Kilka maszyn utracono również na skutek ognia chińskiej artylerii plot. – ostatni taki przypadek miał miejsce w lipcu 1957 roku.

Ameryka Łacińska

Po II wojnie światowej Thunderbolty znalazły licznych nabywców w Ameryce Łacińskiej. Oprócz Meksyku i Brazylii P-47 różnych wersji otrzymało także lotnictwo Chile (22 egzemplarze P-47D-30-RA i D-40-RA), Kuby (29 egz. P-47D-30-RA i być może D-40-RA), Kolumbii (35 egz. P-47D-30-RE), Ekwadoru (27 egz. P-47D-30-RA i D-40-RA), Nikaragui (18 egz. P-47D i N różnych odmian), Peru (56 egz. P-47D-40-RA), Dominikany (25 egz. P-47D-28-RE) i Wenezueli (28 egz. P-47D-30-RA i D-40-RA). Pojedyncze egzemplarze trafiły też do Boliwii (P-47D-2-RE – wykorzystano go tylko do szkolenia mechaników) i Gwatemali (P-47N-25-RE – później został odsprzedany do Nikaragui). W tym ostatnim przypadku samolot został przejęty po tzw. „Liberation Air Force", czyli „siłach powietrznych" wspierających inspirowane i sponsorowane przez CIA wojska interweniujące w Gwatemali w 1954 roku w celu obalenia komunistycznego rządu tego kraju.

Inne kraje

Jeszcze podczas II wojny światowej 203 samoloty P-47D różnych podwersji przekazano w ramach Lend-Lease Związkowi Sowieckiemu (do celu dotarło 196 maszyn, głównie „drogą południową" przez Iran). Thunderbolty zostały bardzo krytycznie ocenione przez pilotów doświadczalnych i nie znalazły szerszego zastosowania w Wojenno-Wozdusznych Siłach.

Po wojnie Thunderbolty weszły też do uzbrojenia lotnictwa Włoch (160 egzemplarzy

derbolts in P-47N (actually F-47N) variant. They remained the basic frontline fighters of the CNAF/RoCAF until they phased out in favour of jets. The Taiwan P-47s often ventured into the mainland China's airspace, on several occasions clashing with PLAAF machines (including MiG-15s). Many skirmishes took place over the Taiwan Strait, especially during the battles over the control of Quemoy (Jinmen) island. Curiously, these scraps between piston fighters of WWII vintage and jets were not necessarily one-sided battles – on 22nd May 1954 two Taiwan P-47 pilots claimed two MiG-15s shot down. A dozen or so Taiwan Thunderbolts were lost to Chinese antiaircraft fire – the last such incident is recorded to have occurred in July 1957.

Latin America

After the end of the Second World War Thunderbolts found many buyers in the Latin America. Besides Mexico and Brazil, P-47s of various variants were purchased by Chile (22 aircraft of D-30-RA and D-40-RA variants), Cuba (29 D-30-RAs and perhaps D-40-RAs), Colombia (35 D-30-REs), Ecuador (27 D-30-RAs and D-40-RAs), Nicaragua (18 P-47Ds and -Ns of various variants), Peru (56 D-40-RAs), Dominican Republic (25 D-28-REs) and Venezuela (28 D-30-RAs and D-40-RAs). Single specimen wound up in Bolivia (P-47D-2-RE, the only 'razorback' in the Latin America, it served as an instructional airframe) and Guatemala (P-47N-25-RE, later sold to Nicaragua). In this last case the aircraft was taken over from the so-called Liberation Air Force, that is the 'air force' supporting the CIA-backed intervention in Guatemala in 1954, which was aimed at overthrowing the communist government.

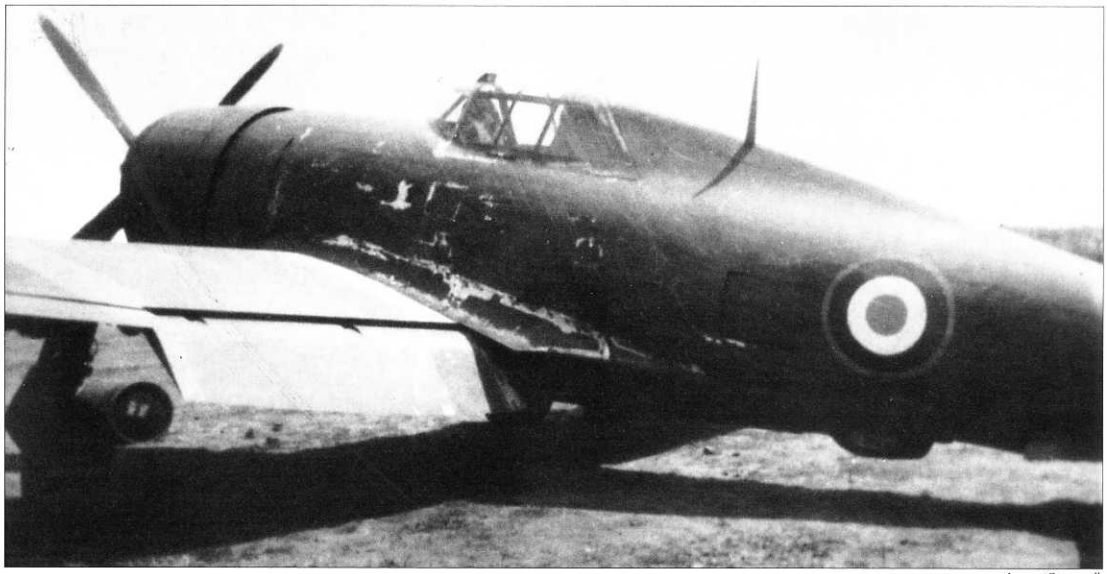
Other countries

By the end of the Second World War 203 P-47Ds of various variants were despatched to the Soviet Union under the Lend-Lease agreement, mainly via the so-called southern route (via Iran). Of

P-47N-20-RE (n/s 44-89238) z All Weather Flying Center, USA, koniec lat 40.

P-47N-20-RE (s/n 44-89238) of All Weather Flying Center, late forties.

James Crow coll.



James Crow coll.

Thunderbolt P-47D z GC II/5 „Lafayette" lotnictwa Wolnej Francji. Lecący bocian na kadłubie to godło 4e Escadrille. Free French Air Force używały dwóch wersji „Razorbacków" – P-47D-4-RA i P-47D-22-RE.

Thunderbolt P-47D of GC II/5 'Lafayette', Free French Air Force. The stork was the emblem of 4e Escadrille. The Free French Air Force operated two 'razorback' variants: P-47D-4-RA and P-47D-22-RE.

P-47D-30-RE), Portugalii (50 egz. P-47D-30-RA i D-30-RE), Jugosławii (150 egz. P-47D-40-RA i D-40-RE), Turcji (180 egz. P-47D-30-RE) i Iranu (60 egz. P-47D-30-RA i D-30-RE).

• • •

Łącznie w barwach innych niż USAAF użytkowników służyło ponad 2700 Thunderboltów różnych wersji. W wielu krajach – zwłaszcza w Ameryce Łacińskiej – Thunderbolty wytrwały w służbie nawet do lat 60. Kilka z nich zostało potem odkupionych przez amerykańskich kolekcjonerów i obecnie stanowią ozdobę niejednej ekspozycji muzealnej oraz różnych zlotów i pokazów lotniczych. Pojedyncze egzemplarze przetrwały też w muzeach lotniczych w Wielkiej Brytanii, Francji, Włoszech, Jugosławii, Turcji, Chile, Brazylii, Kolumbii, Chinach i innych krajach.

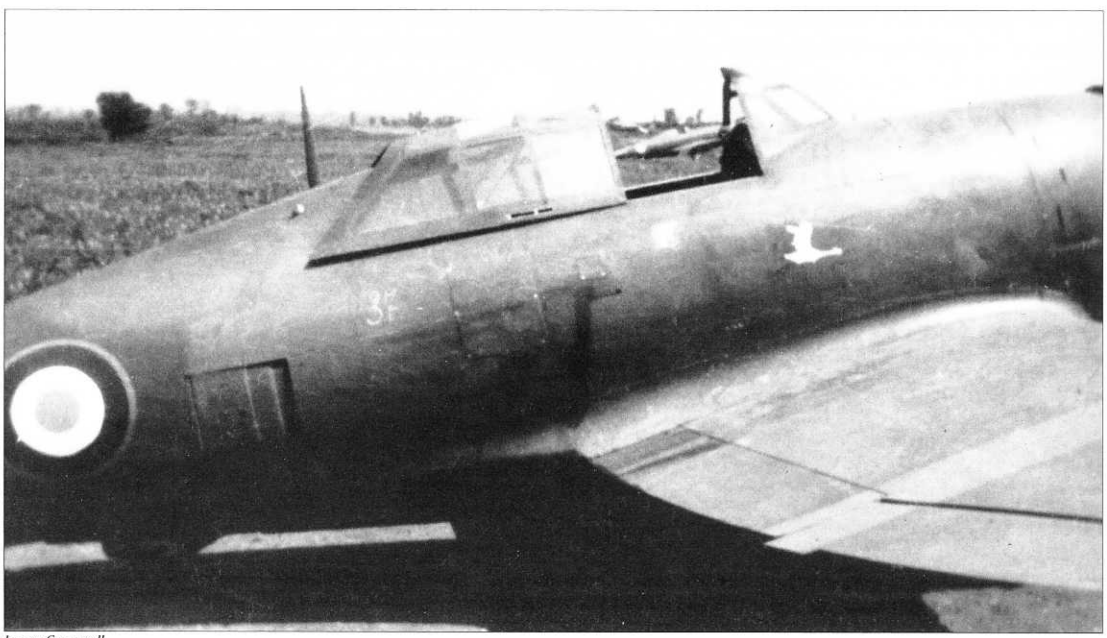
KONIEC

those 196 arrived. They were critically opined by Russian test pilots and saw a very limited service in the Soviet Air Force. After the war Thunderbolts also equipped the Italian Air Force (160 D-30-REs), Portugal (50 D-30-RAs and D-30-REs), Yugoslavia (150 D-40-RAs and D-40-REs), Turkey (D-30-REs) and Iran (60 D-30-RAs and D-30-REs)

• • •

Overall, over 2700 Thunderbolts saw service with foreign operators. In many countries – especially in the Latin America – they remained in service even until late sixties. Several of them were later acquired by the American Confederate Air Force and often restored to flying condition. Many more retired in aviation museums all over the world: in France, Italy, Great Britain, Yugoslavia, Turkey, Chile, Brazil, Columbia, China and others.

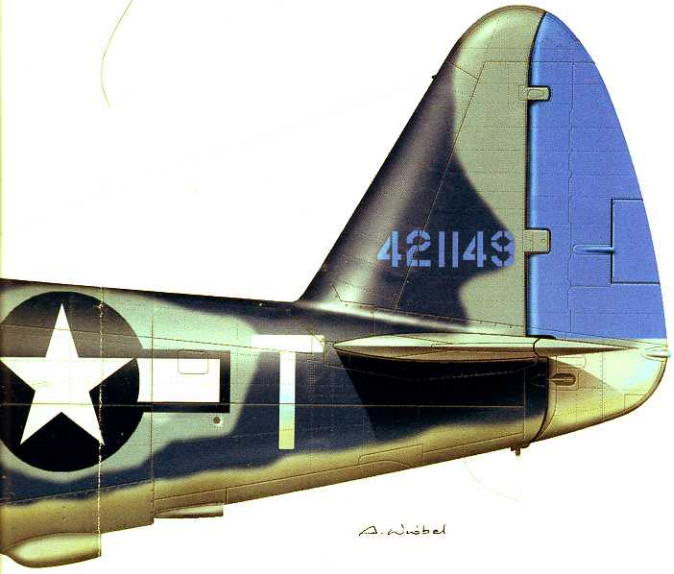
THE END



James Crow coll.

P-47M-1-RE „Ole Miss Lib" („UN-T", n/s 44-21149), z 63. FS / 56. FG (8. AF), na którym latał Lt. The

P-47M-1-RE 'Ole Miss Lib' ('UN-T', s/n 44-21149), of 63rd FS / 56th FG (8th AF), flown by Lt.



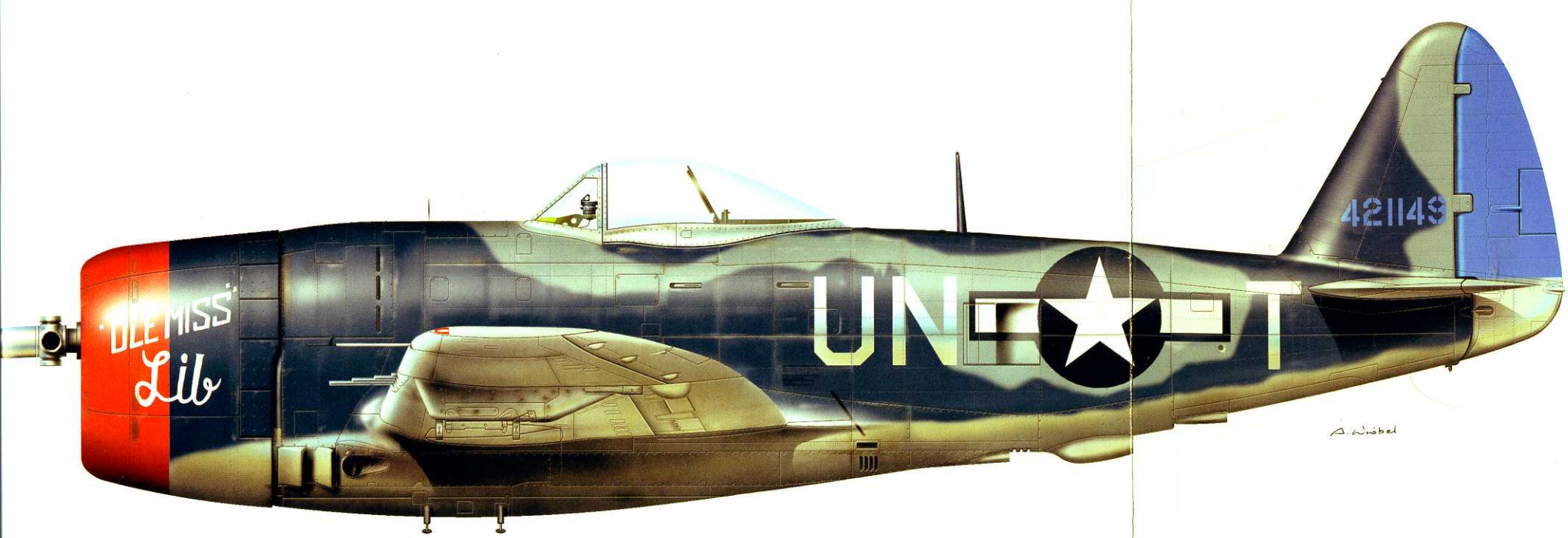
ym latał Lt. Thomas W. Smith Jr; Boxted, Anglia, wiosna 1945 roku.
F), flown by Lt. Thomas W. Smith Jr; Boxted, UK, spring 1945.

Luis Gustavo Gabriel

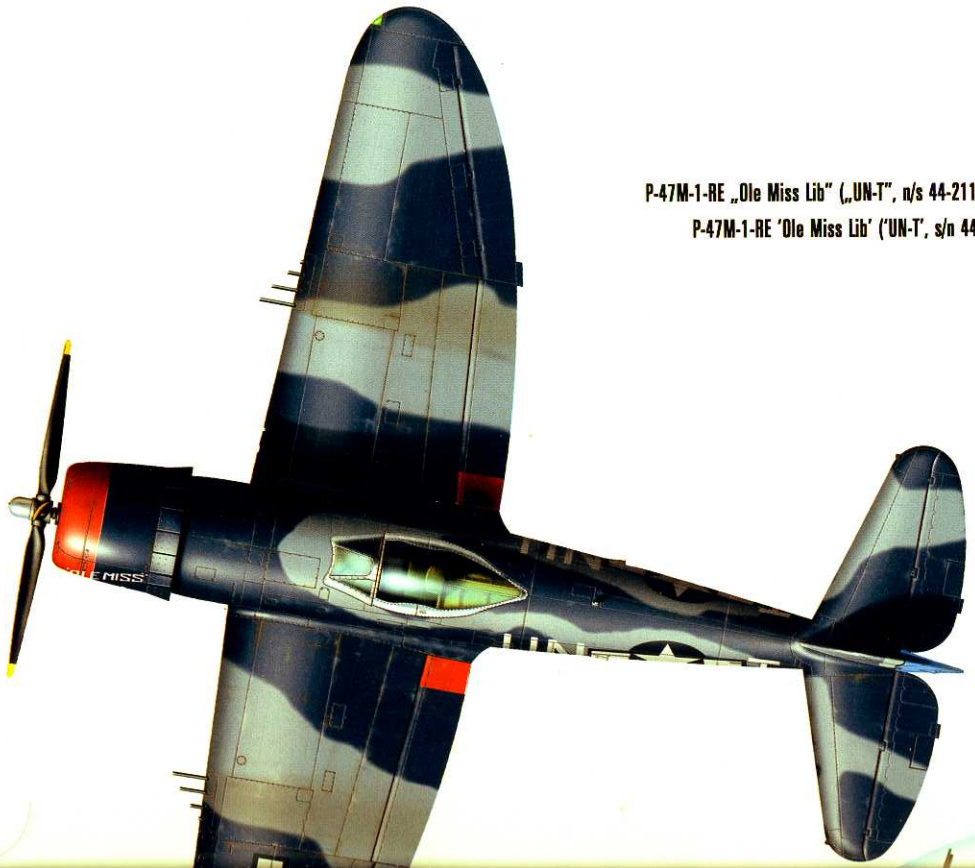
Wnętrze kokpitu P-47D-40-RA (n/s 45-49151), eksponatu Museum Aeroespacial w Rio de Janeiro.

Cockpit interior of P-47D-40-RA (s/n 45-49151), owned by the Museum Aeroespacial in Rio de Janeiro, Brasil.

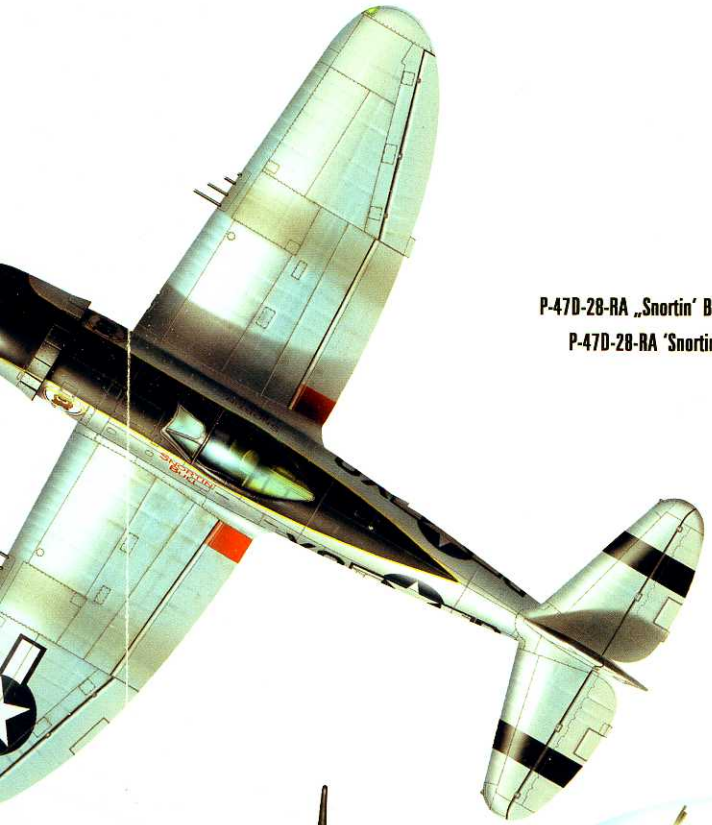
P-47M-1-RE „Ole Miss Lib" („UN-T", n/s 44-21149), z 63. FS / 56. FG (8. AF), na którym latał Lt. Thomas W. Smith Jr; Boxted, Anglia, wiosna 1945 roku.
P-47M-1-RE 'Ole Miss Lib' ('UN-T', s/n 44-21149), of 63rd FS / 56th FG (8th AF), flown by Lt. Thomas W. Smith Jr; Boxted, UK, spring 1945.



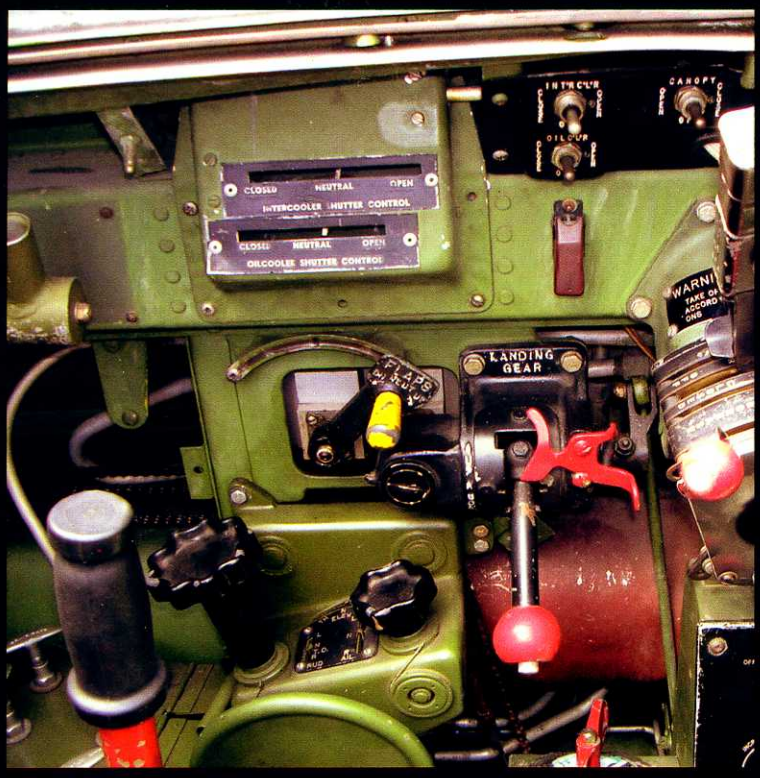
P-47M-1-RE „Ole Miss Lib" („UN-T", n/s 44-21149), z 63. FS / 56. FG (8. AF), na którym latał Lt. Thomas W. Smith Jr; Boxted, Anglia, wiosna 1945 roku.
P-47M-1-RE 'Ole Miss Lib' ('UN-T', s/n 44-21149), of 63rd FS / 56th FG (8th AF), flown by Lt. Thomas W. Smith Jr; Boxted, UK, spring 1945.

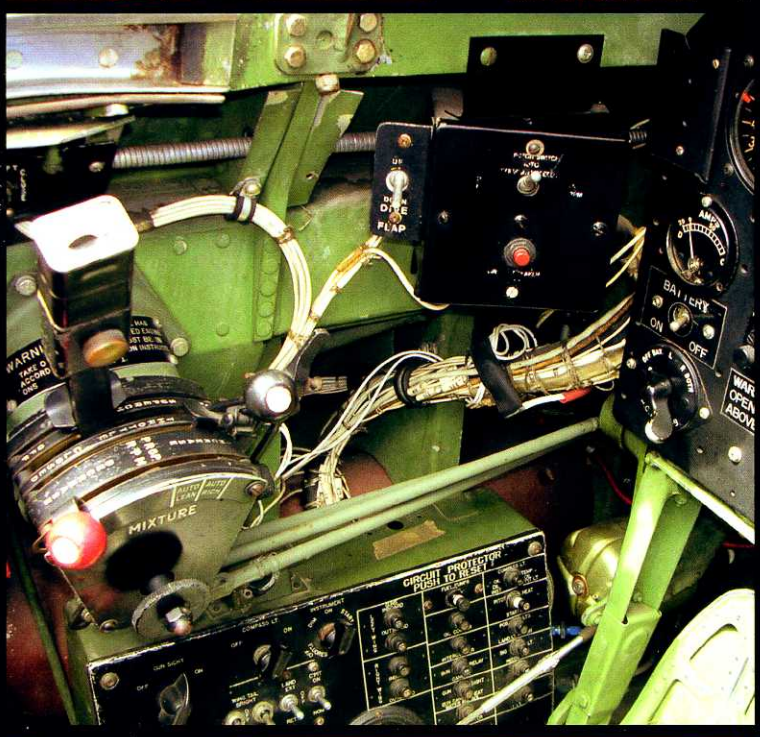


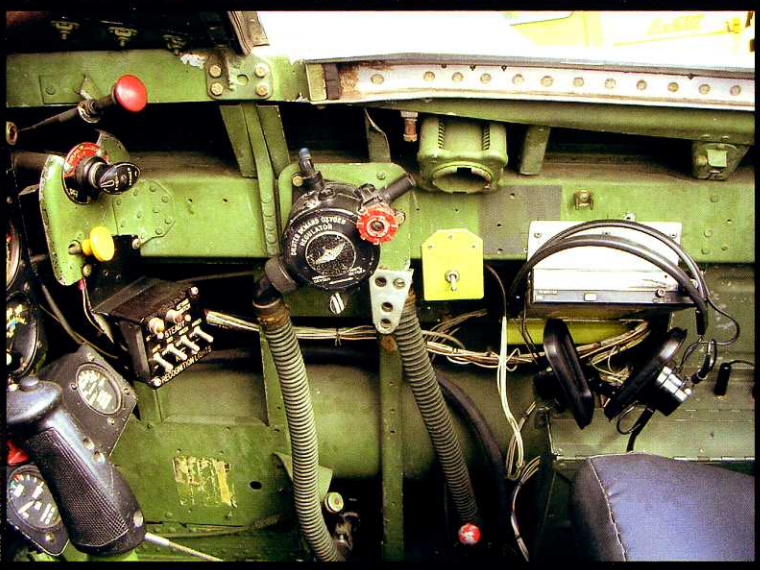
KAGERO

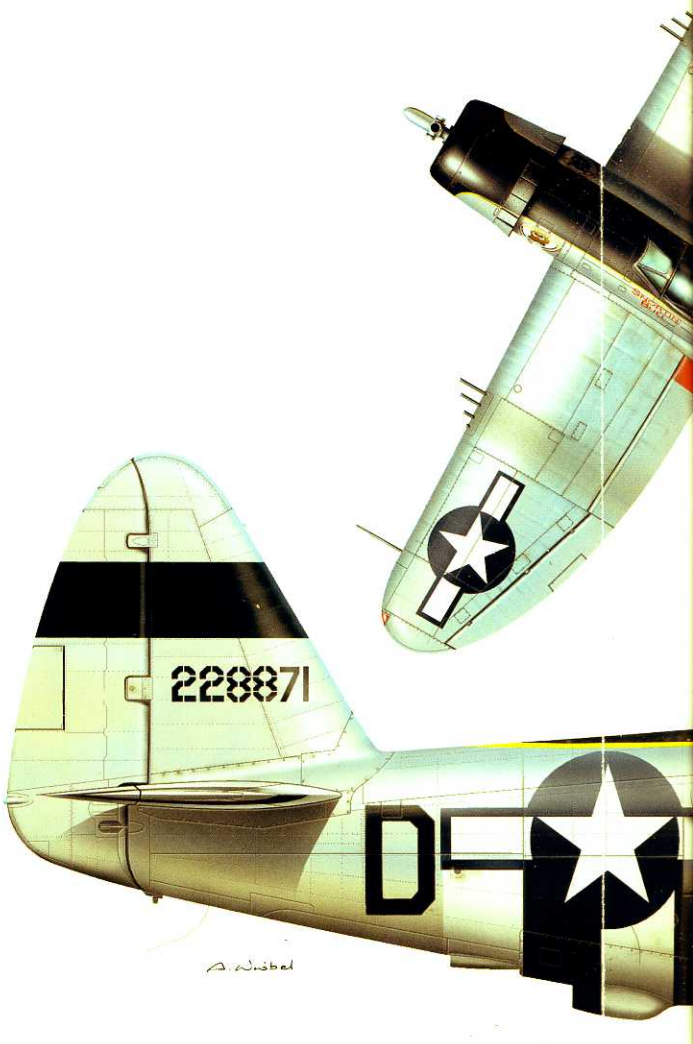


P-47D-28-RA „Snortin' Bull" („Y8-D", n/s 42-28871) z 507. FS / 404. FG (9. AF), na którym latał Cpt. James Mullins; Francja, 1944 rok.
P-47D-28-RA 'Snortin' Bull' ('Y8-D', s/n 42-28871) of 507th FS / 404th FG (9th AF), flown by Cpt. James Mullins; France, 1944.



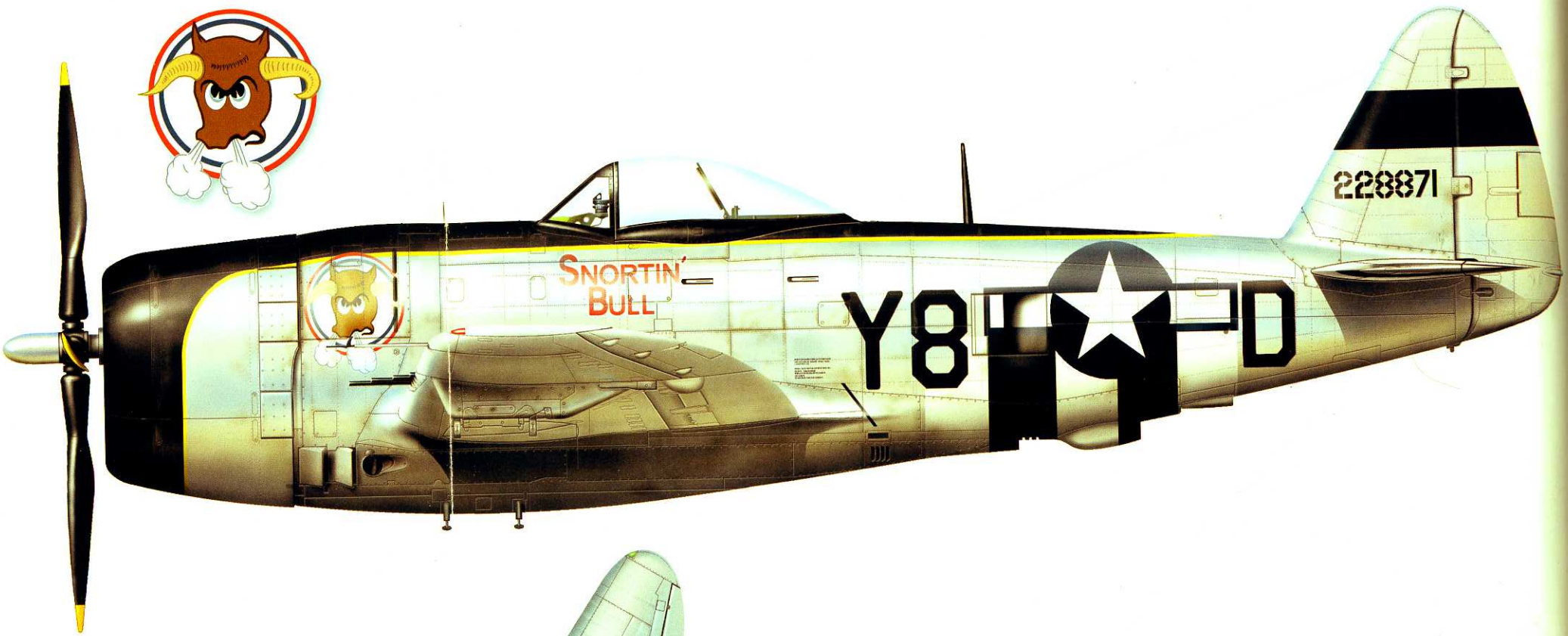


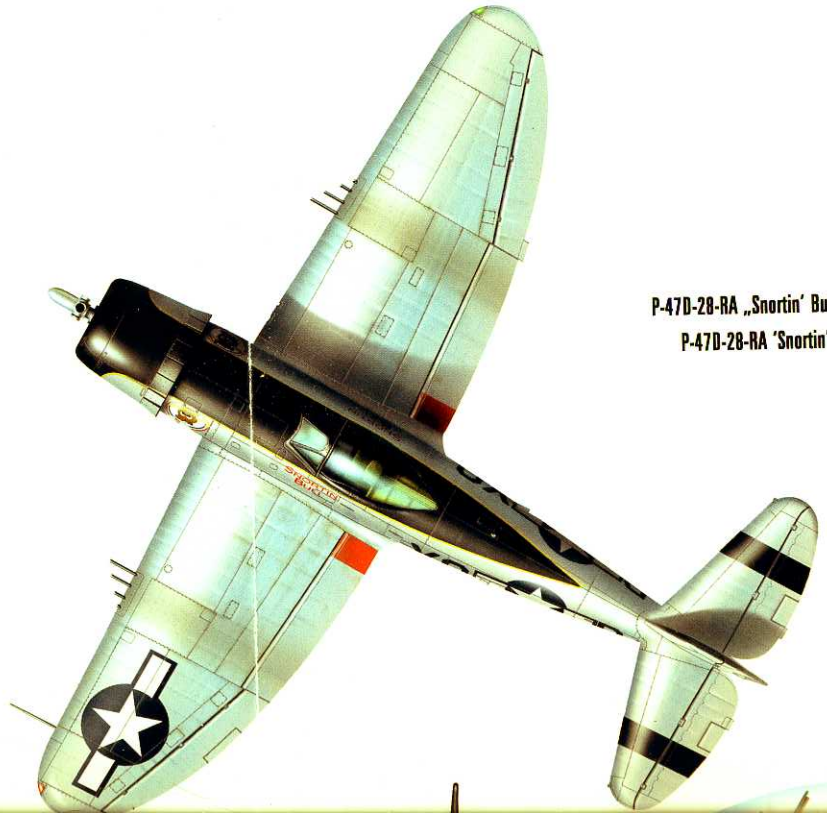




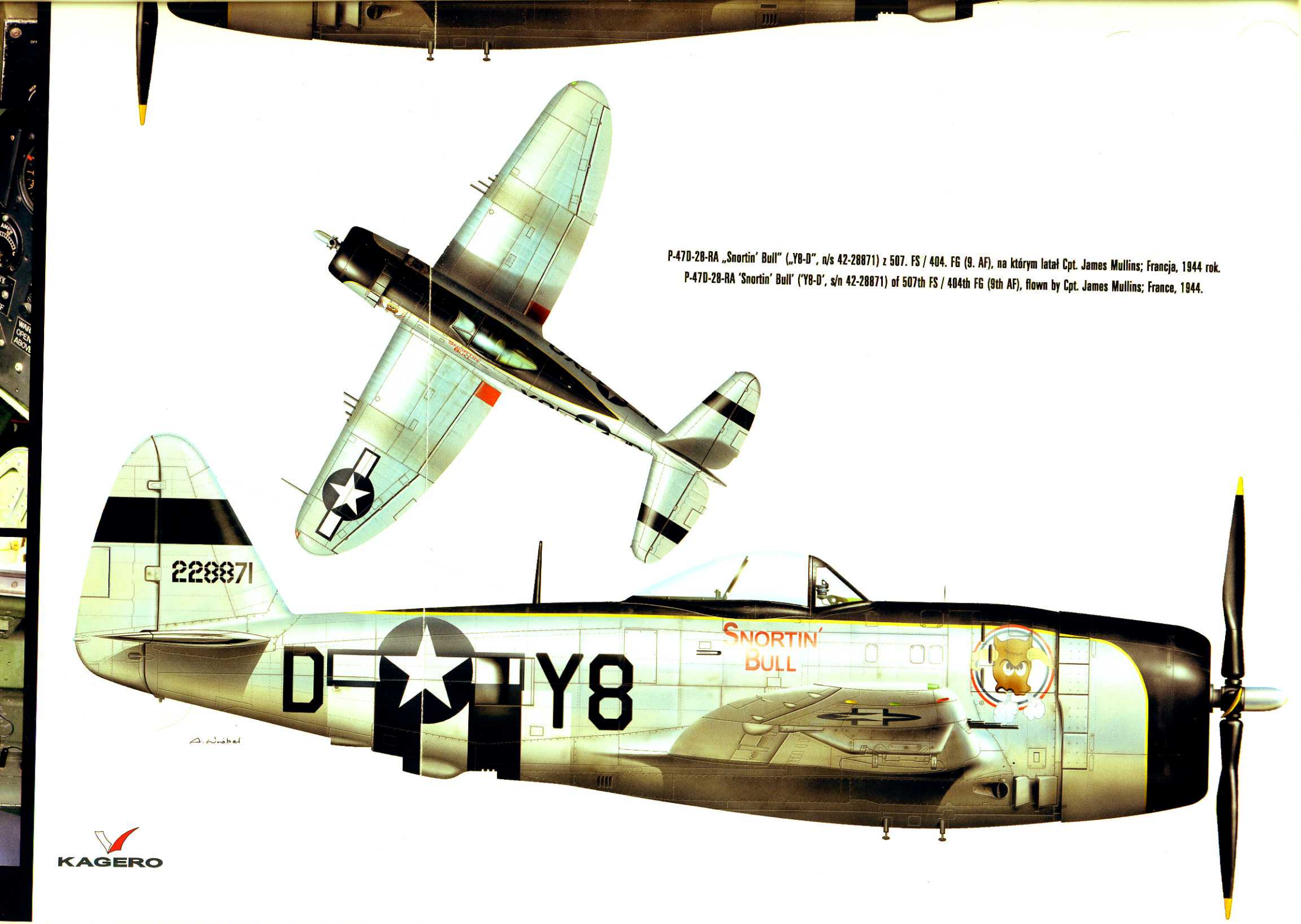
Luis Gustavo Gabriel

KAGERO





P-47D-28-RA „Snortin' Bull" („Y8-D", n/s 42-28871) z 507. FS / 404. FG (9. AF), na którym latał Cpt. James Mullins; Francja, 1944 rok.
P-47D-28-RA 'Snortin' Bull' ('Y8-D', s/n 42-28871) of 507th FS / 404th FG (9th AF), flown by Cpt. James Mullins; France, 1944.



P-47D-28-RA „Snortin' Bull" („Y8-D", n/s 42-28871) z 507. FS / 404. FG (9. AF), na którym latał Cpt. James Mullins; Francja, 1944 rok.
P-47D-28-RA 'Snortin' Bull' ('Y8-D', s/n 42-28871) of 507th FS / 404th FG (9th AF), flown by Cpt. James Mullins; France, 1944.

KAGERO

(Paul Chandler)

P-47D-30-RA („TC-21", n/s 44-33712) w barwach lotnictwa Turcji – Türk Hava Kuvvetleri (THK). Turcja zakupiła po wojnie aż 180 Thunderboltów. Samolot TC-21 jest obecnie eksponatem w muzeum Tureckich Sił Powietrznych w Stambule

P-47D-30-RA ('TC-21', s/n 44-33712) of the Turkish Air Force – Türk Hava Kuvvetleri (THK). After the Second World War Turkey purchased as many as 180 Thunderbolts. The TC-21 is presently on display in the Turkish Air Force Museum, Istanbul.

(Paul Chandler)

Ten P-47D-40-RA (n/s 45-49151) służył początkowo w siłach amerykańskiej Gwardii Narodowej. Odkupiony przez Brazylijskie Siły Powietrzne w 1953 roku, w końcu trafił jako eksponat do *Museu Aeroespacial* w Rio de Janeiro. Tam został odmalowany jako P-47D-25-RE („B4", n/s 42-26766) z 1° GAvCa. Samolot ma na kadłubie oznaczenia 89 lotów bojowych. Na oryginalnym „B4" zwykle latał *2° Tenente* (podporucznik) Luiz Lopes Dornelles z São Paulo (jego nazwisko jest na burcie). Samolot został zestrzelony przez artylerię plot. 26 marca 1945 roku nad Casarsa (pilotujący go tego dnia dowódca eskadry „żółtej" Othon Correia Netto dostał się do niewoli). Sam Dornelles zginął zestrzelony przez Flak 26 kwietnia 1945 roku nad miejscowością Alessandria w północnych Włoszech, pilotując P-47D-30-RE (n/ser 44-21022) o numerze 2 (samolot zastępcy dowódcy 1° GAvCa).

This P-47D-40-RA (s/n 45-49151) initially served with the American Air National Guard. Purchased by Brazil in 1953, with time it retired in the *Museu Aeroespacial* in Rio de Janeiro. There it was repainted as P-47D-25-RE ('B4', s/n 42-26766) of 1° GAvCa. The aircraft sports 89 combat mission markers. The original 'B4' was usually flown by *2° Tenente* (2/Lt) Luiz Lopes Dornelles from São Paulo (his name is stencilled under the cockpit). The aircraft was shot down by Flak on 26th March 1945 over Casarsa (the CO of the 'yellow' flight Othon Correia Netto, who flew it on that day, bailed out and got captured). Dornelles himself fell to Flak and was killed on 26th April 1945 over Alessandria in the northern Italy, while flying P-47D-30-RE (s/n 44-21022) coded '2' (the machine of CO's deputy of 1° GavCa).

Podstawowe dane taktyczno-techniczne wybranych wersji samolotu Republic P-47 Thunderbolt
Basic tactical and technical data on various variants of the Republic P-47 Thunderbolt

	XP-47B	P-47B	P-47C-1-RE	P-47D-28-RE	P-47M-1-RE	P-47N-1-RE	XP-47H	XP-47J
Wymiary / Dimensions								
rozpiętość / span [m]	12,43	12,43	12,43	12,43	12,43	12,97	12,43	12,43
długość / length [m]	10,77	10,77	11,00	11,02	11,02	11,02	11,69	10,74
wysokość / height [m]	4,32	4,32	4,35	4,47	4,47	4,42	4,32	4,32
powierzchnia nośna / wing area [m^2]	27,87	27,87	27,87	27,87	27,87	29,91	27,87	27,87
Masy / Weights:								
własna / empty [kg]	4168	4239	4491	4536	4690	4984	5190	4383
startowa normalna / take-off [kg]	5262	5554	6124[1]	6577	6963	6270	6090[2]	5625
startowa maksymalna / max take-off [kg]	5761[3]	6060	6770	7938	8278	9616	6865	7611
Zapas paliwa maksymalny / Max fuel capacity:								
w zbiornikach wewn. / internally [dm^3]	1154[4]	1154	1154	1400,5	1400,5	2104,5	1116,5	1086
w zbiornikach dod. / externally [dm^3]	-	-	776[5]	1552	1552	2649,5	-	-
Osiągi / Performance:								
pr. maksymalna / max speed [km/h]	663	690	697	689	764	751	666	811
na wysokości / at [m]	7864	8473	9144	9144	9754	9754	9144	10455
pr. przelotowa / cruising speed [km/h]	451	539	563	547	579	483	644	
prędkość lądowania / landing speed [km/h]	148	161	167	169	159	158	148	
prędkość wznoszenia początkowa / initial climb rate [m/s]	13,0	14,0	15,9	17,9	14,1	14,2	24,9	
czas wznoszenia / climbing time [min, s]	5'	6' 42"	7' 12"	6' 12"	5'	8' 42"	4' 30"	
na wysokość / at [m]	4572	4572	4572	4572	4572	4572	4572	
czas wznoszenia / climbing time [min, s]	11'	8' 30"	13' 24"	14' 12"	7' 15"			
na wysokość / at [m]	6096	6096	9754	7620	6096			
pułap praktyczny / service ceiling [m]	11582	12802	12802	12802	12497	12192[6]	10973	13716
zasięg / range [km]	925	885	644[7]	949	853	1287	1127	1231
zasięg maksymalny / max range [km]	1850	1344[8]	1344[9]	1657[10]	3540	1609	1722	

[1] wg innych danych / acc. to other source 5670 kg
[2] wg innych danych / acc. to other source 6355 kg
[3] wg innych danych / acc. to other source 5670 kg (12500 lbs.)
[4] wg innych danych / acc. to other source 776 dm^3
[5] tylko wersje C-2-RE i C-5-RE i tylko do przebazowania / only variants C-2-RE and C-5-RE and only for ferrying (wg innych danych / acc. to other source 757 dm^3)
[6] wg innych danych / acc. to other source 13106 m
[7] wg innych danych / acc. to other source 1030 km
[8] wg innych danych / acc. to other source 1770 km
[9] wg innych danych / acc. to other source 1911 km
[10] wg innych danych / acc. to other source 2736 km

Napęd samolotów Republic P-47 Thunderbolt • Powerplants of the Republic P-47 Thunderbolt

Wersja / Variant	Silnik / Engine*	Śmigło / Propeller**
XP-47***, XP-47A***	V-1710-39	
XP-47B	R-2800-17	C542S-A6
P-47B	R-2800-21	C542S-A6
P-47C	R-2800-21	C542S-A6
P-47D do D-6-RE i D-4-RA	R-2800-21	C542S-A6
P-47D od D-10-RE i D-11-RA	R-2800-63	C542S-A6
P-47D-20/-21-RE i D-20/-21-RA	R-2800-59	C542S-A6
P-47D-22/-25/-27-RE	R-2800-59	24E50-65
P-47D-23/-26-RA	R-2800-59	C542S-A114
P-47D od D-28-RE i D-28-RA	R-2800-59	C542S-A114
XP-47E	R-2800-59	24E50-65
XP-47F	R-2800-59	C542S-A6
P-47G do G-10	R-2800-21	C542S-A6
P-47G-15	R-2800-63	C542S-A6
XP-47H	XIV-2220-1	C642S-B40
XP-47J	R-2800-57	24E50-65
XP-47K	R-2800-21	C542S-A6
XP-47L	R-2800-59	C542S-A6
YP-47M, P-47M-1	R-2800-57	C642S-B40
XP-47N, P-47N-1 i N-5	R-2800-57	C642S-B40
P-47N-15	R-2800-73	C642S-B40
P-47N-20	R-2800-73/-77	C642S-B40
P-47N-25	R-2800-73/-77/-81	C642S-B40

* V-1710 – Allison (12-cylindrowy w układzie V), R-2800 – Pratt & Whitney (18-cylindrowy w układzie podwójnej gwiazdy), XIV-2220 – Chrysler (16-cylindrowy w układzie odwróconego V) / V-1710 – Allison (12-cylinder vee inline engine), R-2800 – Pratt & Whitney (18-cylinder double-row radial engine), XIV-2220 – Chrysler (16-cylinder inverted vee inline engine).
** C542S – Curtiss Electric (4-łopatowe o średnicy 3,71 m), C642S – Curtiss Electric (4-łopatowe o średnicy 3,96 m), 24E50 – Hamilton Standard (4-łopatowe o średnicy 4,01 m) / C542S – Curtiss Electric (4-bladed, 3.71 m in diameter), C642S – Curtiss Electric (4-bladed, 3.96 m in diameter), 24E50 – Hamilton Standard (4-bladed, 4.01 m in diameter).
*** Tylko projekty / Only projects.

Produkcja samolotów Republic P-47 Thunderbolt w poszczególnych wytwórniach i latach
Production of Republic P-47 Thunderbolt divided by plants and years

Wytwórnia / Plant	1941	1942	1943	1944	1945	Razem / Overall
Republic Aviation Corp., Farmingdale, New York (RE)	1	516	3026	3901	1643	9087
Republic Aviation Corp., Evansville, Indiana (RA)	-	10	1131	3087	2014	6242
Razem / Overall Republic Aviation Corp.	1	526	4157	6988	3657	15329
Curtiss Airplane Division of Curtiss-Wright Corp., Buffalo, New York (CU)	-	6	271	77	-	354
Razem we wszystkich wytwórniach / Overall in all plants:	**1**	**532**	**4428**	**7065**	**3657**	**15683**

Produkcja samolotów Republic P-47 Thunderbolt • Production of the Republic P-47 Thunderbolt

Wersja Variant	Ilość Quantity	Numery seryjne Serial Number (s/n) USAAC/USAAF
XP-47	[1]	40-3051
XP-47A	[1]	40-3052
XP-47B	1	40-3051[1]
P-47B[2]	171	41-5895 – 41-6065
Razem / Overall P-47B	**172**	
P-47C-RE	57	41-6067 – 41-6123
P-47C-1-RE	1	41-6066
P-47C-1-RE	54	41-6124 – 41-6177
P-47C-2-RE	128	41-6178 – 41-6305
P-47C-5-RE	362	41-6306 – 41-6667
Razem / Overall P-47C	**602**	
P-47D-1-RE	105	42-7853 – 42-7957
P-47D-2-RE	445	42-7958 – 42-8402
P-47D-5-RE	300	42-8403 – 42-8702
P-47D-6-RE	350	42-74615 – 42-74964
P-47D-10-RE	250	42-74965 – 42-75214
P-47D-11-RE	400	42-75215 – 42-75614
P-47D-15-RE	250	42-75615 – 42-75864
P-47D-15-RE	246	42-76119 – 42-76364
P-47D-16-RE	254	42-75865 – 42-76118
P-47D-20-RE	49	42-25274 – 42-25322
P-47D-20-RE	250	42-76365 – 42-76614
P-47D-21-RE	216	42-25323 – 42-25538
P-47D-22-RE	850	42-25539 – 42-26388
P-47D-25-RE[3]	385	42-26389 – 42-26773
P-47D-27-RE	615	42-26774 – 42-27388
P-47D-28-RE	750	44-19558 – 44-20307
P-47D-30-RE	800	44-20308 – 44-21107
Razem / Overall P-47D-RE	**6515**	
P-47D-RE[4] (P-47D-RA, D-1-RA)	4	42-22250 – 42-22253
P-47D-RE[5] (P-47D-RA, D-1-RA)	110	42-22254 – 42-22363
P-47D-2-RA	200	42-22364 – 42-22563
P-47D-3-RA	100	42-22564 – 42-22663
P-47D-4-RA	200	42-22664 – 42-22863
P-47D-11-RA	250	42-22864 – 42-23113
P-47D-15-RA	157	42-23143 – 42-23299
P-47D-16-RA	29	42-23114 – 42-23142
P-47D-20-RA	187	43-25254 – 43-25440
P-47D-21-RA	224	43-25441 – 43-25664
P-47D-23-RA	89	43-25665 – 43-25753
P-47D-23-RA	800	42-27389 – 42-28188
P-47D-26-RA[3]	250	42-28189 – 42-28438
P-47D-28-RA	1028	42-28439 – 42-29466
P-47D-30-RA	1200	44-32668 – 44-33867
P-47D-30-RA	600	44-89684 – 44-90283
P-47D-40-RA	200	44-90284 – 44-90483
P-47D-40-RA	465	45-49090 – 45-49554
P-47D-40-RA	[420]	45-49555 – 45-49974
Razem / Overall P-47D-RA	**6093**	
Razem / Overall P-47D[6]	**12608**	
XP-47E	(1)[7]	41-6065
XP-47F	(1)[7]	41-5938
P-47G-CU	20	42-24920 – 42-24939
P-47G-1-CU	40	42-24940 – 42-24979
P-47G-2-CU	(1)[8]	42-24974
P-47G-5-CU	60	42-24980 – 42-25039
P-47G-10-CU	80	42-25040 – 42-25119
P-47G-15-CU	154	42-25120 – 42-25273
TP-47G-16-CU	(2)[9]	42-25266 & 42-25267
Razem / Overall P-47G	**354**	
XP-47H	(2)[10]	42-23297 & 42-23298
XP-47J	1	43-46952
XP-47K	(1)[11]	42-8702
XP-47L	(1)[12]	42-76614
XP-47M[13]	(1)[14]	41-6601
YP-47M	(3)[15]	42-27385, 42-27386 & 42-27388
P-47M-1-RE	130	44-21108 – 44-21237
Razem / Overall P-47M	**130**	
XP-47N	(1)[15]	42-27387
P-47N-1-RE	550	44-87784 – 44-88333
P-47N-5-RE	550	44-88334 – 44-88883
P-47N-15-RE	200	44-88884 – 44-89083
P-47N-20-RE	200	44-89084 – 44-89283
P-47N-25-RE	167	44-89284 – 44-89450
P-47N-25-RE	[233]	44-89451 – 44-89683
Razem / Overall P-47N-RE	**1667**	
P-47N-20-RA	149	44-49975 – 44-50123
P-47N-20-RA	[3450]	44-50124 – 44-53574
Razem / Overall P-47N-RA	**149**	
Razem / Overall P-47N[16]	**1816**	
Razem P-47 wszystkich wersji / All variants in total	**15683**	

Uwaga: Liczby w nawiasach okrągłych – np. (1) – oznaczają samoloty przebudowane z innych wersji (a nie nowo wyprodukowane), a liczby w nawiasach kwadratowych – np. [420] – zamówienia anulowane)

Note: numbers in round parenthesis – eg. (1) – identify aircraft re-built from other variants, while numbers in square parenthesis – eg. [420] – refer to cancelled orders

[1] Numer seryjny przejęty po prototypie XP-47 / Serial number originally assigned to the prototype XP-47

[2] W 1944 roku oznaczenie zmieniono na RP-47B (R od Restricted [from combat use] – zabronione użycie bojowe) / In 1944 re-designated as RP-47B ('R' for 'Restricted from combat use')

[3] Pierwsza wersja z kabiną kroplową (tzw. bubbletop) / First variant with 'bubbletop' canopy

[4] W 1944 roku oznaczenie zmieniono na RP-47D (R od Restricted [from combat use] – zabronione użycie bojowe) / In 1944 re-designated as RP-47D ('R' for 'Restricted from combat use')

[5] Początkowo oznaczenie RE przydzielono zarówno zakładom w Farmingdale, jak i w Evansville / Initially both Farmingdale and Evansville plants used the '-RE' suffix

[6] Od 1948 roku oznaczenie pozostających w służbie samolotów P-47D zmieniono na F-47D (F od Fighter – myśliwiec) / Beginning with 1948, the P-47Ds still in service were re-designated F-47Ds ('F' for 'Fighter')

[7] Przebudowany egzemplarz P-47B / A converted P-47B

[8] Przebudowany egzemplarz P-47G-1-CU / A converted P-47G-1-CU

[9] Przebudowane egzemplarze P-47G-15-CU / Converted P-47G-15-CU

[10] Przebudowane egzemplarze P-47D-15-RA / Converted P-47D-15-RA

[11] Przebudowany egzemplarz P-47D-5-RE / A converted P-47D-5-RE

[12] Przebudowany egzemplarz P-47D-20-RE / A converted P-47D-20-RE

[13] Oznaczenie nieoficjalne / Unofficial designation

[14] Przebudowany egzemplarz P-47C-5-RE / A converted P-47C-5-RE

[15] Przebudowane egzemplarze P-47D-27-RE / Converted P-47D-27-RE

[16] Od 1948 roku oznaczenie pozostających w służbie samolotów P-47N zmieniono na F-47N / Beginning with 1948, the P-47Ns still in service were re-designated F-47Ns

RAF (Royal Air Force)

Wersja Variant	Ilość Quantity	Numery ewidencyjne RAF Registered in RAF as
P-47D-21-RE	60	FL731 – FL790
P-47D-22-RE	60	FL791 – FL850
P-47D-22-RE	38	HB962 – HB999
P-47D-22-RE	82	HD100 – HD181
Razem / overall Thunderbolt Mk I:	**240**	
P-47D-25-RE	90	HD182 – HD271
P-47D-27-RE	30	HD272 – HD301
P-47D-28-RE	170	KJ128 – KJ297
P-47D-30-RA	70	KJ298 – KJ367
P-47D-30-RA	180	KL168 – KL347
P-47D-30-RA	49	KL838 – KL886
P-47D-40-RA	1	KL887
P-47D-40-RA	(89)*	KL888 – KL976
Razem / Overall Thunderbolt Mk II:	**590**	
Razem / Overall Thunderbolt Mk I & Mk II	**830**	

* Zamówienie anulowane / Order cancelled

FAFL (Forces Aériennes Françaises Librés – Free French Air Force) / AdA (Armée de l'Air)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	USAAF s/n
P-47D-4-RA	31	42-22808 – 42-22838
P-47D-22-RE	15	42-25819 – 42-25833
P-47D-25-RE	15	42-26508 – 42-26522
P-47D-27-RE	15	42-26870 – 42-26884
P-47D-28-RE	89	*
P-47D-30-RE	140	**
P-47D-30-RA	154	***
Razem / Overall	**459**	

* s/n 44-19669 – 44-19707 & 44-20008 – 44-20057
** s/n 44-20348 – 44-20387, 44-20658 – 44-20707, 44-20807 – 44-20816 & 44-20907 – 44-20946
*** s/n 44-33098, 44-33267, 44-33340, 44-33341, 44-33343, 44-33356, 44-33360, 44-33361, 44-33369, 44-33376 – 44-33409, 44-33434, 44-33435, 44-33451, 44-33476, 44-33535, 44-33606, 44-33620, 44-33624, 44-33627, 44-33631, 44-33635, 44-33640, 44-33647, 44-33648, 44-33652, 44-33653, 44-33655, 44-33663, 44-33664, 44-33670 – 44-33678, 44-33680 – 44-33697, 44-33699, 44-33701 – 44-33709, 44-33761, 44-33764, 44-33768, 44-33769, 44-89787 – 44-89794, 44-89796 – 44-89800, 44-89802, 44-89803, 44-89806, 44-89807, 44-89809 – 44-89815, 44-89821 – 44-89823, 44-89828, 44-89968, 44-89997, 44-90019, 44-90024, 44-90039, 44-90047, 44-90121, 44-90123, 44-90127, 44-90129, 44-90130, 44-90134, 44-90138, 44-90139, 44-90143, 44-90144, 44-90148, 44-90149, 44-90153, 44-90154, 44-90162, 44-90216, 44-90218

VVS (Voyenno-Vozdushnye Sily)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	USAAF s/n
P-47D-10-RE	3	42-75201 – 42-75203
P-47D-22-RE	100	42-25539 – 42-25638
P-47D-27-RE	50	42-27015 – 42-27064
P-47D-27-RE	50	42-27115 – 42-27164
Razem / Overall	**203**	

FAB (Força Aérea Brasileira)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FAB Registered in FAB as
RP-47B	1	4103*
P-47D (różne / various)**	48	***
P-47D-25-RE	(8)****	4104 – 4111
P-47D-27-RE	(4)****	4112 – 4115
P-47D-28-RE	(3)****	4118 – 4120
P-47D-28-RA	(2)****	4116 & 4117
P-47D-30-RE	(5)****	4121 – 4125
P-47D-30-RA	(3)****	4126 – 4128
P-47D-30-RA	50	4150 – 4199
P-47D-40-RA	19	4129 – 4147
Razem / Overall	**118**	

* s/n 41-6037
** P-47D-25-RE, D-27-RE, D-28-RE, D-28-RA, D-30-RE, D-30-RA
*** Przekazane z zasobów USAAF dla 1° GAvCa – zachowały numery seryjne USAAF (25 egzemplarzy otrzymało później numery FAB) / Delivered by USAAF to 1° GAvCa, carried USAAF serial numbers (25 aircraft received FAB registration numbers at a later date)
**** Używane poprzednio w 1° GAvCa w Europie / Previously used by 1° GAvCa in Europe

FAEM (Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana) / FAM (Fuerza Aérea Mexicana)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FAM Registered in FAM as
P-47D (różne / various)*	58	**
P-47D-30-RA	25	PZT 1001 – PZT 1025
razem / overall	**83**	

* P-47D-11-RA, D-15-RA, D-21-RE, D-22-RE, D-23-RA, D-26-RA, D-28-RA, D-30-RA
** Wypożyczone z zasobów USAAF dla FAEM (EAP 201) – zachowały numery seryjne USAAF / Leased by USAAF to FAEM (EAP 201), retained USAAF serial numbers

FACh (Fuerza Aérea de Chile)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FACh Registered in FACh as
P-47D-30-RA	1	750*
P-47D-40-RA	15	750 – 762*
P-47D-40-RA	3	765 – 767
P-47D-40-RA	3	770 – 772
Razem / Overall	**22**	

* Numery 750, 751 i 756 nadano podwójnie / Nos 750, 751 and 756 were doubled

FAEC (Fuerza Aérea Ejército de Cuba)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FAEC Registered in FAEC as
P-47D-30-RA, D-40-RA (?)	29	450 – 478
Razem / Overall	**29**	

FAC (Fuerza Aérea Colombiana)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FAC Registered in FAC as
P-47D-30-RE	35	830 – 864*
razem / overall	**35**	

* Wg innych danych 828 – 863 (?)

FAE (Fuerza Aérea Ecuatoriana)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FAE Registered in FAE as
P-47D-?	1	400
P-47D-?	5	421 – 425
P-47D-30-RA	9	401 – 409
P-47D-30-RA	8	414 – 420*
P-47D-40-RA	4	410 – 413
Razem / Overall	**27**	

* Numer 419 nadany podwójnie / No 419 doubled

FAGN (Fuerza Aérea Guardia de Nicaragua) / FAN (Fuerza Aérea de Nicaragua)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FAGN-FAN Registered in FAGN-FAN as
P-47D-?	12	?
P-47N-5-RE	1	GN-72
P-47N-20-RE	2	GN-69, GN-73
P-47N-25-RE	3	GN-70, GN-71, GN-78
Razem / Overall	**18**	

FAP (Fuerza Aérea del Péru)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FAP Registered in FAP as
P-47D-40-RA	56	*
Razem / Overall	**56**	

* Przykładowe numery / known numbers: 114, 115, 116, 119, 122, 127, 442, 450, 451, 522, 539, 544, 549

CAMD (Cuerpo de Aviación Militar Dominicana) / AMD (Aviación Militar Dominicana) / FAD (Fuerza Aérea Dominicana)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne CAMD-AMD-FAD Registered in CAMD-AMD-FAD as
P-47D-28-RE	25	1101 – 1125
Razem / Overall	25	

FAV (Fuerza Aérea Venezolana)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FAV Registered in FAV as
P-47D-30-RA	23	*
P-47D-40-RA	5	*
Razem / Overall	28	

* 1-A-36 do 15-A-36 i 1-B-36 do 15-B-36, ale nie wszystkie numery zostały wykorzystane / 1-A-36 through 15-A-36 and 1-B-36 through 15-B-36 (not all numbers were actually assigned)

FAB (Fuerza Aérea Boliviana)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FAB Registered in FAB as
P-47D-2-RE	1	007*
Razem / Overall	1	

* s/n 42-8205

FAG (Fuerza Aérea Guatemalteca)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FAG Registered in FAG as
P-47N-25-RE	1	0568*
Razem / Overall	1	

* s/n 44-89436, potem sprzedany do Nikaragui jako GN-71 / later sold to Nicaragua as GN-71

AMI (Aeronautica Militare Italiana)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne AMI Registered in AMI as
P-47D-30-RE	160	?
Razem / Overall	160	

FAP (Força Aérea Portuguesa)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne FAP Registered in FAP as
P-47D-30-RA, D-30-RE	50	4401 – 4450
Razem / Overall	50	

JRV (Jugoslovensko Ratno Vazduhoplovstvo)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne JRV Registered in JRV as
P-47D-40-RA, D-40-RE	150	13001 – 13150
Razem / Overall	150*	

* Wg innych danych 126 lub 133 egzemplarze / According to other sources 126 or 133 aircraft

THK (Türk Hava Kuvvetleri)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne THK Registered in THK as
P-47D-30-RA, D-30-RE	180	7001 – 7180*
Razem / Overall	180	

* Potem zastąpione kodami literowo-cyfrowymi / later replaced by alpha-numeric codes

IIAF (Imperial Iranian Air Force – Nirou Havai Shahanshahiye Iran)

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne IIAF Registered in IIAF as
P-47D-30-RA, D-30-RE	60	*
Razem / Overall	60	

* Przykładowe numery / Known numbers: 219, 254, 282

CAF (Chinese Air Force)*

Wersja / Variant	Ilość / Qantity	Numery ewidencyjne CAF Registered in CAF as
P-47D-?	100+ ?	P-47001 – P-4710x (?)
Razem / Overall	100+ ?	

* W służbie lotnictwa Kuomintangu / In service with the Kuomintang Air Force

CNAF (Chinese Nationalist Air Force) / RoCAF (Republic of China Air Force – Chung-Kuo Kung Chuan)*

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne CNAF-RoCAF Registered in CNAF-RoCAF as
P-47N-?	150	F-47001 – F-47150 (?)**
Razem / Overall	150	

* W służbie lotnictwa Tajwanu / In service with the Taiwan Air Force
** Przykładowe numery taktyczne / Known tactical numbers: 126, 129, 142, 193, 209, 219, 222, 227, 233, 267, 313, 335, 369, 380, 699

PLAAF (People's Liberation Army Air Force – Chung-Kuo Shan Min Taie-Fang-Tsun Pu-Tai)*

Wersja / Variant	Ilość / Quantity	Numery ewidencyjne PLAAF Registered in PLAAF as
P-47D-?	1 ?	?
Razem / Overall	1 ?*	

* W służbie lotnictwa Chin Ludowych / In service with the airforce of the People's Republic of China
** Brak informacji nt. ewentualnych dalszych egzemplarzy / No data on any other aircraft

Ważniejsze jednostki sił powietrznych państw sprzymierzonych (poza USA i ZSRS) wyposażone w samoloty Republic P-47 Thunderbolt podczas II wojny światowej • Major operators of the Republic P-47 Thunderbolt (besides USA and USSR) during WWII

Kolejno podano: numer dywizjonu* {oznaczenie kodowe} – obszar operacyjny**
Data included as follows: squadron number*, {code letters}, theatre of operations**

Wielka Brytania / Great Britain (RAF – Royal Air Force)

5 Sqn {OQ}, 30 Sqn {RS}, 34 Sqn {EG}, 42 Sqn {AW}, 60 Sqn {MU}, 79 Sqn {NV}, 81 Sqn {FL}, 113 Sqn {AD}, 123 Sqn {XE}, 131 Sqn {NX}, 134 Sqn {GQ}, 135 Sqn {WK}, 146 Sqn {NA}, 258 Sqn {ZT}, 261 Sqn {FJ}, 615 Sqn {KW} – CBI

73 OTU – Egipt / Egypt

Meksyk / Mexico (FAEM – Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana)

Escuadrón Aéreo de Pelea 201*** (EAP 201) – PTO (Filipiny, Okinawa / Philippines, Okinawa)

Brazylia / Brazil (FAB – Força Aérea Brasileira)

1º Grupo de Aviaçao de Caça**** (1º GAvCa) – MTO (Włochy / Italy)

Wolna Francja / Free France (FAFL – Forces Aériennes Françaises Librés, FFAF – Free French Air Force)

3eme Escadre de Chasse – GC I/5 Champagne {C9}, GC I/4 Navarre {3U}, GC III/6 Roussillon {AF}; 4eme Escadre de Chasse – GC II/3 Dauphiné {I3}, GC II/5 Lafayette {9V}, GC III/3 Ardennes {TG} – MTO/ETO (Północna Afryka, Korsyka, Francja / North Africa, Corsica, France)

* Użyte skróty / Abbreviations used: Sqn – Squadron (dywizjon), OTU – Operational Training Unit (jednostka treningu operacyjnego), GC – Groupe de Chasse (grupa myśliwska)
** Użyte skróty / Abbreviations used: MTO – Mediterranean Theatre of Operations (śródziemnomorski teatr operacyjny), ETO – European Theatre of Operations (europejski teatr operacyjny), PTO – Pacific Theatre of Operations (teatr operacyjny Pacyfiku), CBI – China-Burma-India (obszar Chin, Birmy i Indii)
*** Jednostka była podporządkowana 58. FG USAAF (5. AF) / The unit was subordinated to 58th Fighter Group USAAF (Fifth Air Force)
**** Jednostka była podporządkowana 350. FG USAAF (12. AF) / The unit was subordinated to 350th Fighter Group USAAF (Twelfth Air Force)

Ważniejsze jednostki USAAF wyposażone w samoloty Republic P-47 Thunderbolt
Major USAAF units operating the Republic P-47 Thunderbolt

Kolejno podano: armia lotnicza – obszar operacyjny*, numer grupy** – numery dywizjonów*** {oznaczenie kodowe}
Data included as follows: army air force, theatre of operations*, group** and component squadrons*** {fuselage codes}

Podczas II wojny światowej poza granicami USA
Overseas during WWII

Fifth Air Force (Far East Air Force) – SWPA
8th FG – 36th FS
35th FG – 39th FS, 40th FS, 41st FS
49th FG – 9th FS
58th FG – 69th FS, 310th FS, 311th FS
348th FG – 340th FS, 341st FS, 342nd FS, 460th FS

Seventh Air Force – PTO
15th FG – 45th FS, 47th FS, 78th FS
318th FG – 19th FS, 73rd FS, 333rd FS
508th FG – 466th FS, 467th FS, 468th FS

Eighth Air Force – ETO
4th FG – 334th FS {QP}, 335th FS {WD}, 336th FS {VF}
56th FG – 61st FS {HV}, 62nd FS {LM}, 63rd FS {UN}
78th FG – 82nd FS {MX}, 83rd FS {HL}, 84th FS {WZ}
352nd FG – 328th FS {PE}, 486th FS {PZ}, 487th FS {HO}
353rd FG – 350th FS {LH}, 351st FS {YJ}, 352nd FS {SX}
355th FG – 354th FS {WR}, 357th FS {OS}, 358th FS {YF}
356th FG – 359th FS {OC}, 360th FS {PI}, 361st FS {QI}
359th FG – 368th FS {CV}, 369th FS {IV}, 370th FS {CR, CS}
361st FG – 374th FS {B7}, 375th FS {E2}, 376th FS {E9}
495th FTG – 551st FS {DQ}, 552nd FS {VM}

3rd Gunnery and Tow Target Flight {LJ}
5th ERS {5F}
65th FW HQ Flight {JA}
66th FW HQ Flight

Ninth Air Force – ETO
36th FG – 22nd FS {3T}, 23rd FS {7U}, 53rd FS {6V}
48th FG – 492nd FS {F4}, 493rd FS {I7}, 494th FS {6M}
50th FG – 10th FS {T5}, 81st FS {2N}, 313th FS {W3}
354th FG – 353rd FS {FT}, 355th FS {GQ}, 356th FS {AJ}
358th FG – 365th FS {CH}, 366th FS {IA}, 367th FS {CP}
362nd FG – 377th FS {E4}, 378th FS {G8}, 379th FS {B8}
365th FG – 386th FS {D5}, 387th FS {B4}, 388th FS {C4}
366th FG – 389th FS {A6}, 390th FS {B2}, 391st FS {A8}
367th FG – 392nd FS {H5}, 393rd FS {8L}, 394th FS {4N}
368th FG – 395th FS {A7}, 396th FS {C2}, 397th FS {D3}
371st FG – 404th FS {9Q}, 405th FS {8N}, 406th FS {4W}
373rd FG – 410th FS {R3}, 411th FS {U9}, 412th FS {V5}
404th FG – 506th FS {4K}, 507th FS {Y8}, 508th FS {7J}
405th FG – 509th FS {G9}, 510th FS {2Z}, 511th FS {K4}
406th FG – 512th FS {L3}, 513th FS {4P}, 514th FS {O7}

Tenth Air Force – CBI
1st ACG – 5th FS(C), 6th FS(C)
33rd FG – 58th FS, 59th FS, 60th FS
80th FG – 88th FS, 89th FS, 90th FS

Twelfth Air Force – MTO
27th FG – 522nd FS, 523rd FS, 524th FS
57th FG – 64th FS, 65th FS, 66th FS
79th FG – 85th FS, 86th FS, 87th FS
86th FG – 525th FS, 526th FS, 527th FS
324th FG – 314th FS, 315th FS, 316th FS
350th FG – 345th FS, 346th FS, 347th FS

Fourteenth Air Force – CBI
81st FG – 91st FS, 92nd FS, 93rd FS

Fifteenth Air Force – MTO
325th FG – 317th FS, 318th FS, 319th FS
332nd FG – 99th FS, 100nd FS, 301st FS, 302nd FS

Twentieth Air Force – PTO
413th FG – 1st FS, 21st FS, 34th FS
414th FG – 413th FS, 437th FS, 456th FS
507th FG – 463rd FS, 464th FS, 465th FS

Iceland Base Command – Reykjavik, Islandia (Iceland)
33rd FS

Podczas i po II wojnie światowej na terytorium USA • Home front, during and after WWII

6th FG – 24th FS, 32nd FS, 43rd FS
14th FG – 37th FS, 48th FS, 49th FS
15th FG – 6th FS, 45th FS, 47th FS, 78th FS
18th FG – 12th FS, 44th FS, 67th FS
21st FG – 46th FS, 72th FS, 531st FS
23rd FG – 74th FS, 75th FS, 76th FS
51st FG – 16th FS, 25th FS, 26th FS
53rd FG – 13th FS, 14th FS, 438th FS
83rd FG – 448th FS, 532nd FS, 533rd FS, 534th FS
84th FG – 491st FS, 496th FS, 497th FS, 498th FS
85th FG – 499th FS, 501st FS
87th FG – 450th FS, 535th FS, 536th FS, 537th FS
326th FG – 321st FS, 322nd FS, 538th FS, 539th FS
327th FG – 323rd FS, 325th FS, 443rd FS
337th FG – 303rd FS
338th FG – 305th FS, 306th FS, 312th FS, 441st FS
370th FG – 401st FS, 402nd FS, 485th FS
402nd FG – 320th FS, 442nd FS, 452nd FS, 540th FS
407th FG – 515th FS, 516th FS, 517th FS
408th FG – 455th FS, 518th FS, 519th FS, 520th FS
479th FG – 434th FS
507th FG – 463rd FS, 464th FS, 465th FS
30th FS
14th Tow Target Squadron

* Użyte skróty / Abbreviations used: MTO – Mediterranean Theater of Operations (śródziemnomorski teatr operacyjny), ETO – European Theater of Operations (europejski teatr operacyjny), SWPA – South-West Pacific Area (obszar południowo-zachodniego Pacyfiku), PTO – Pacific Theater of Operations (teatr operacyjny Pacyfiku), CBI – China-Burma-India (obszar Chin, Birmy i Indii).

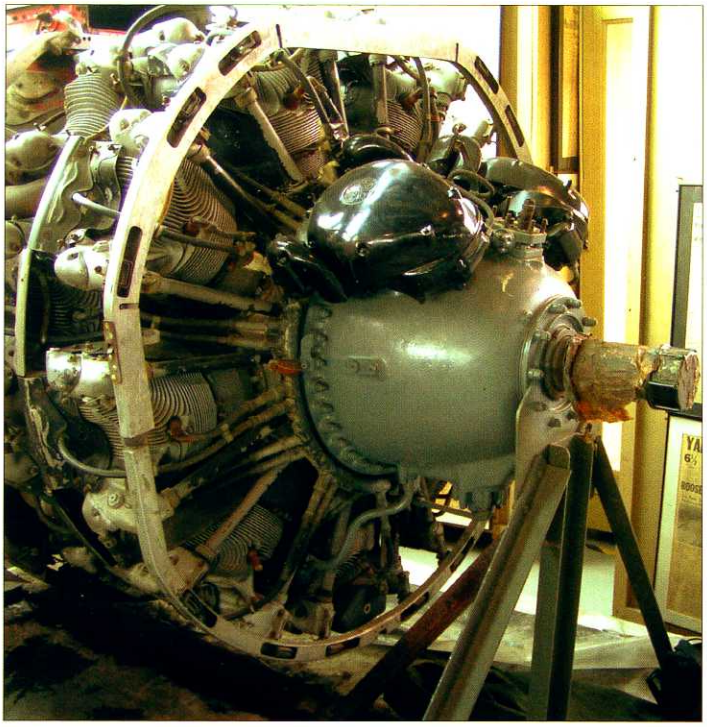
** Użyte Skróty / abbreviations used: FW – Fighter Wing (Skrzydło Myśliwskie), FG – Fighter Group (Grupa Myśliwska), FTG – Fighter Training Group (Szkolna Grupa Myśliwska), ACG – Air Commando Group.

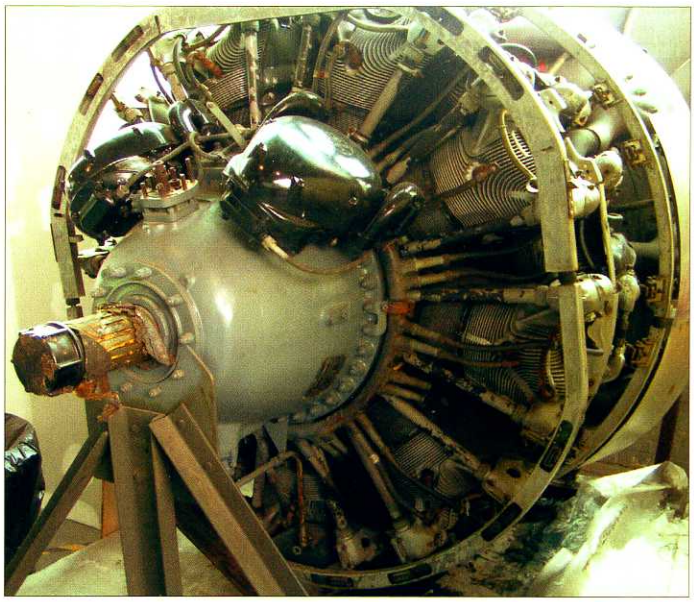
*** Użyte Skróty / abbreviations used: FS – Fighter Squadron (Dywizjon Myśliwski), FS(C) – Fighter Squadron (Commando) (Dywizjon Myśliwski Commando), ERS – Emergency Rescue Squadron (Dywizjon Ratowniczy).

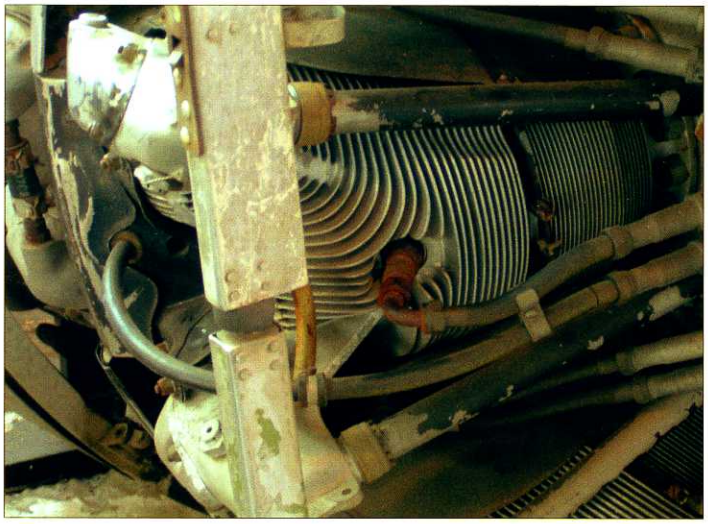
Jednostki Air National Guard (ANG) wyposażone w samoloty Republic P-47 (F-47) w latach 1946-1954
Air National Guard (ANG) units operating Republic P-47 (F-47) Thunderbolt in 1946-1954

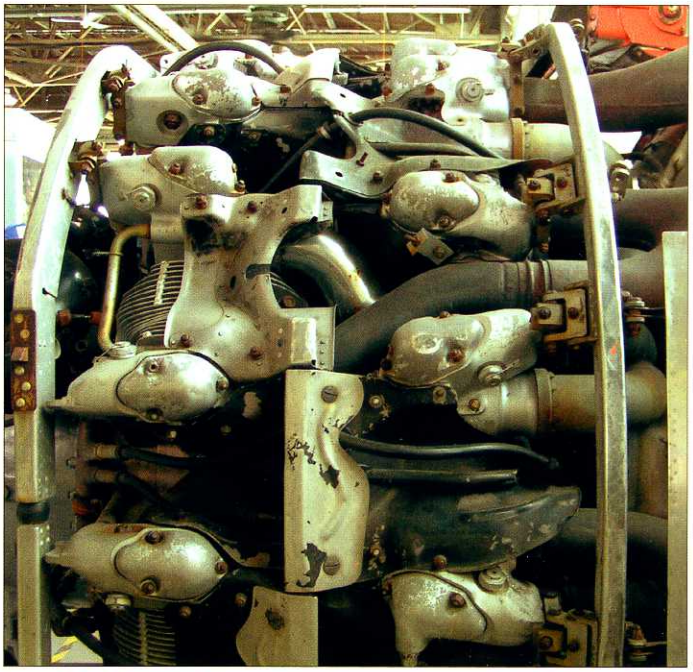
101st FS, 131st FS, 132nd FS* – Massachusetts ANG
104th FS – Maryland ANG
105th FS – Tennessee ANG
118th FS – Connecticut ANG
121st FS – District of Columbia ANG
128th FS – Georgia ANG
133rd FS – New Hampshire ANG
134th FS – Vermont ANG
136th FS – New York ANG
141st FS – New Jersey ANG
142nd FS – Delaware ANG
143rd FS – Rhode Island ANG
146th FS – Pennsylvania ANG
149th FS – Virginia ANG
153rd FS – Mississippi ANG
156th FS – North Carolina ANG
157th FS – South Carolina ANG
158th FS – Georgia ANG
166th FS – Ohio ANG
167th FS – West Virginia ANG
198th FS – Puerto Rico ANG
199th FS – Hawaii ANG

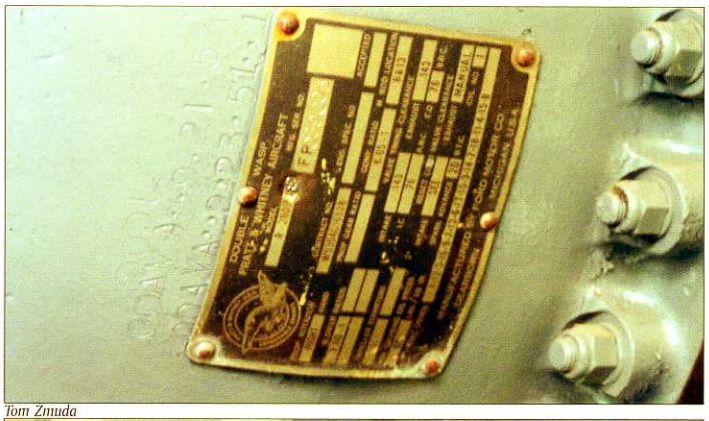
* FS – Fighter Squadron (Dywizjon Myśliwski)



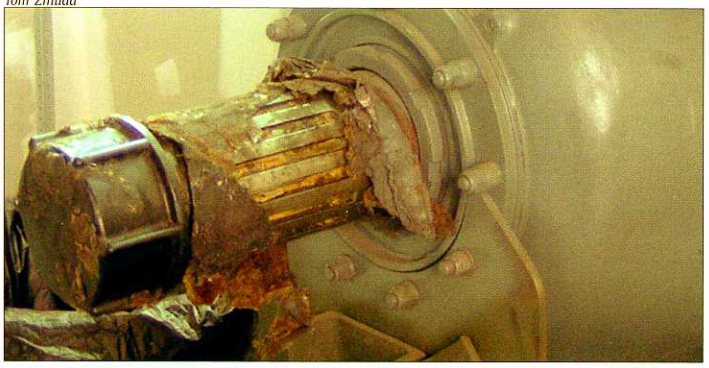


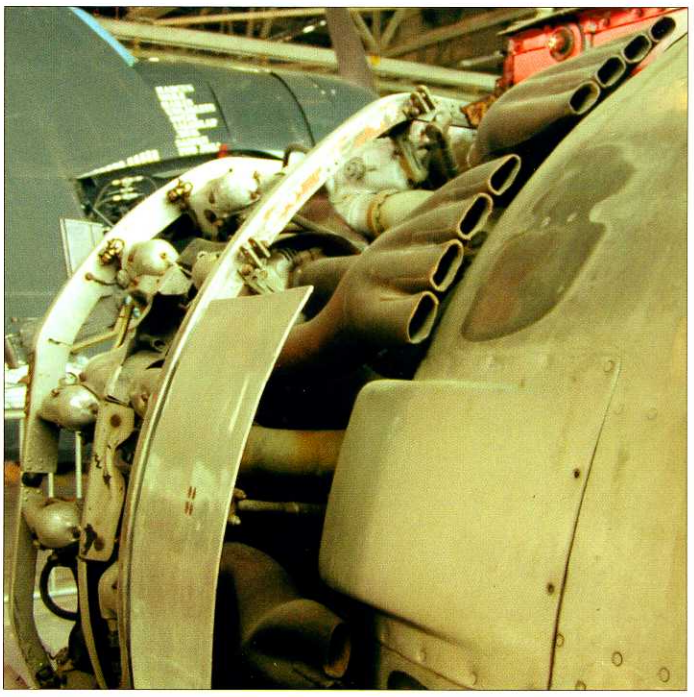




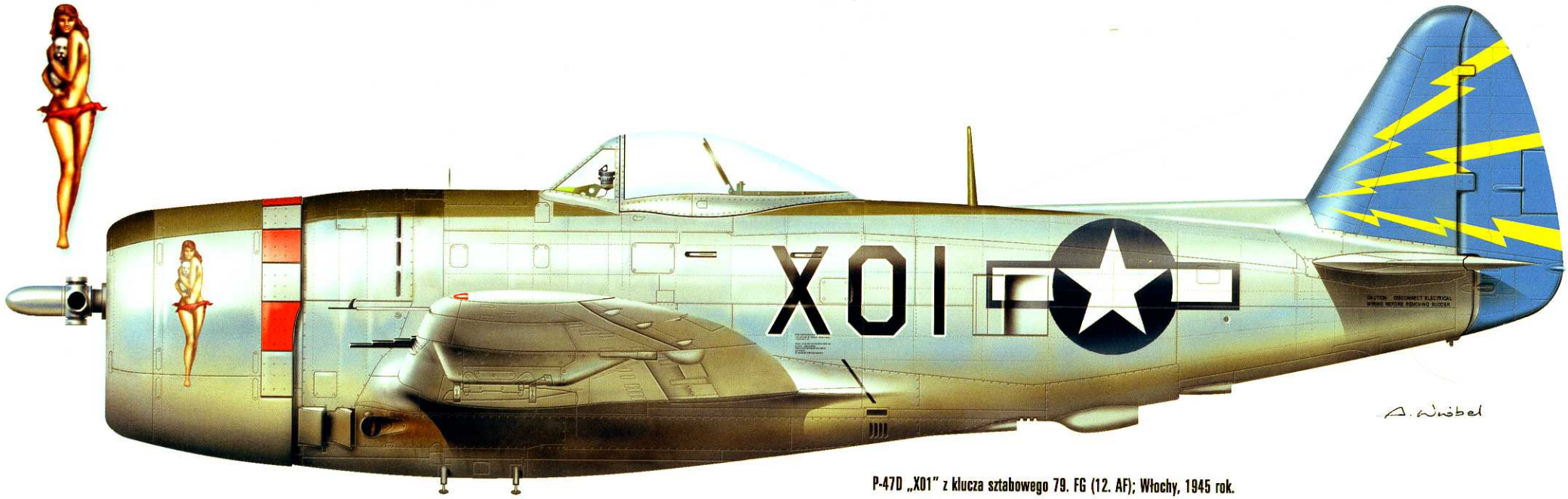


Tom Zmuda



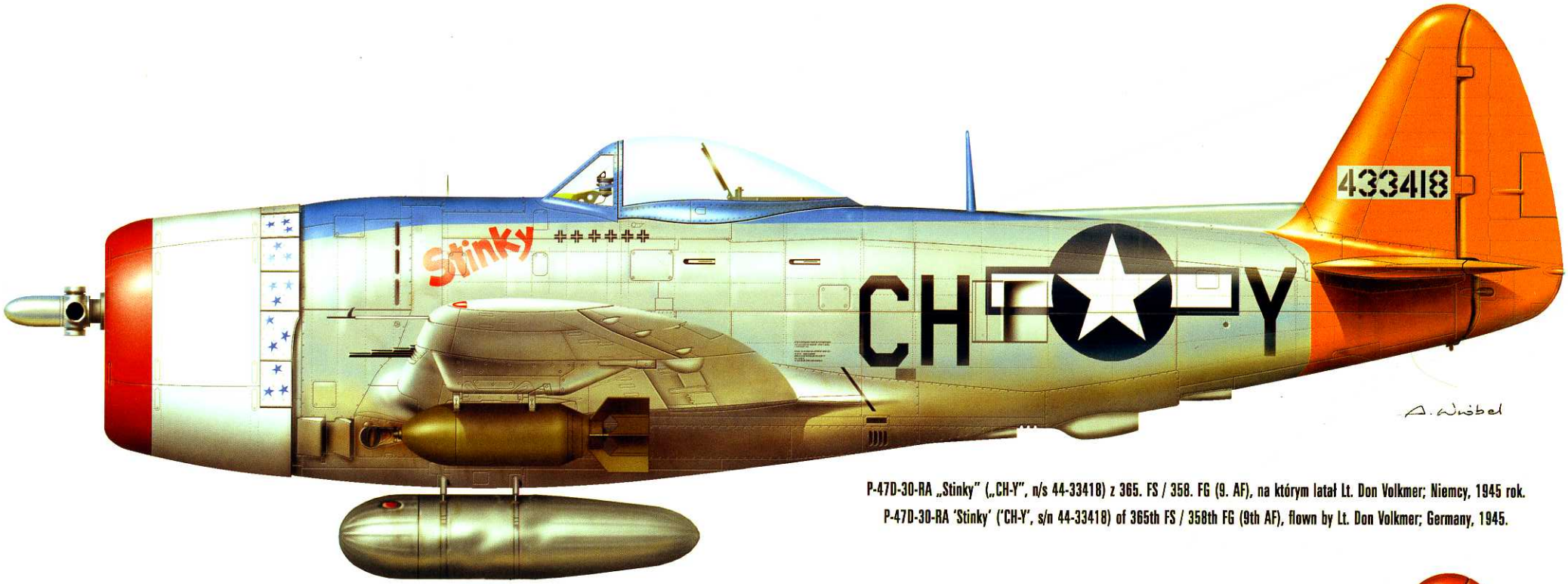


„Serce" Thunderbolta – silnik Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp.
Thunderbolt's „heart" – Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp.



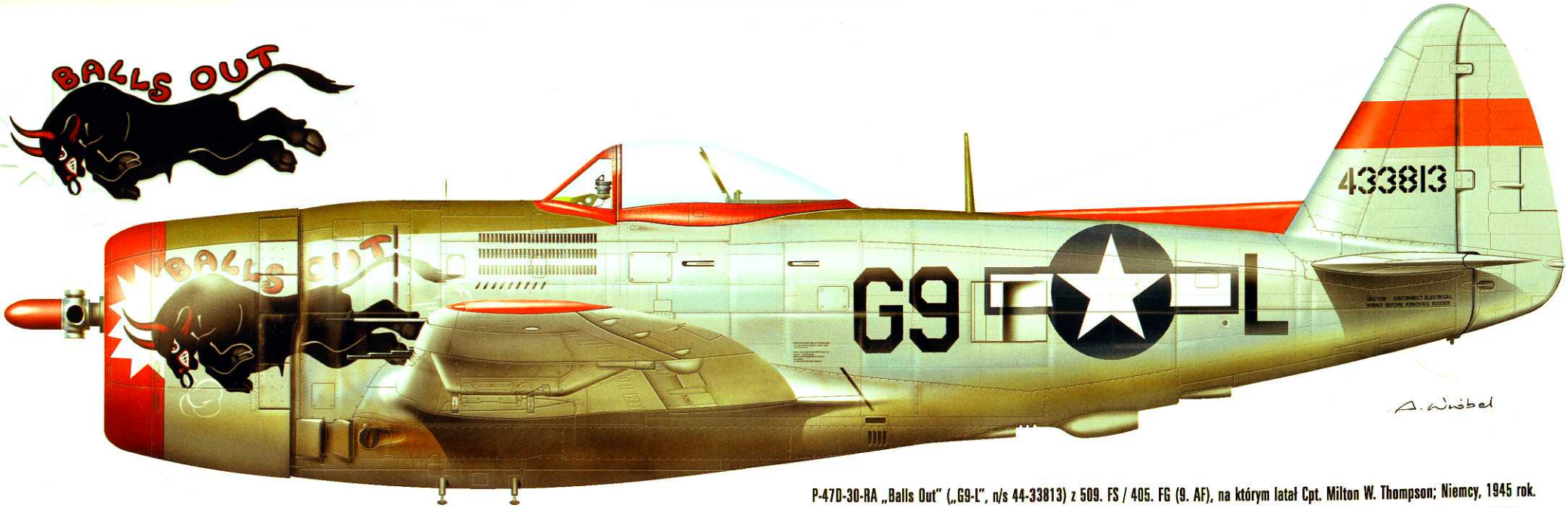
P-47D „X01" z klucza sztabowego 79. FG (12. AF); Włochy, 1945 rok.
P-47D 'X01' of late series from 79th FG's headquarters flight (12th AF); Italy, 1945.

P-47D-27-RE „Oh Johnnie" („6D5", n/s 42-26785) z 346. FS / 350. FG (12. AF), na którym latał Lt. Raymond L. Knight, odznaczony pośmiertnie Medalem Kongresu; Włochy, 1945 rok.
P-47D-27-RE 'Oh Johnnie' ('6D5', s/n 42-26785) of 346th FS / 350th FG (12th AF), flown by Lt. Raymond L. Knight, who was posthumously awarded the Congressional Medal of Honor; Italy, 1945.



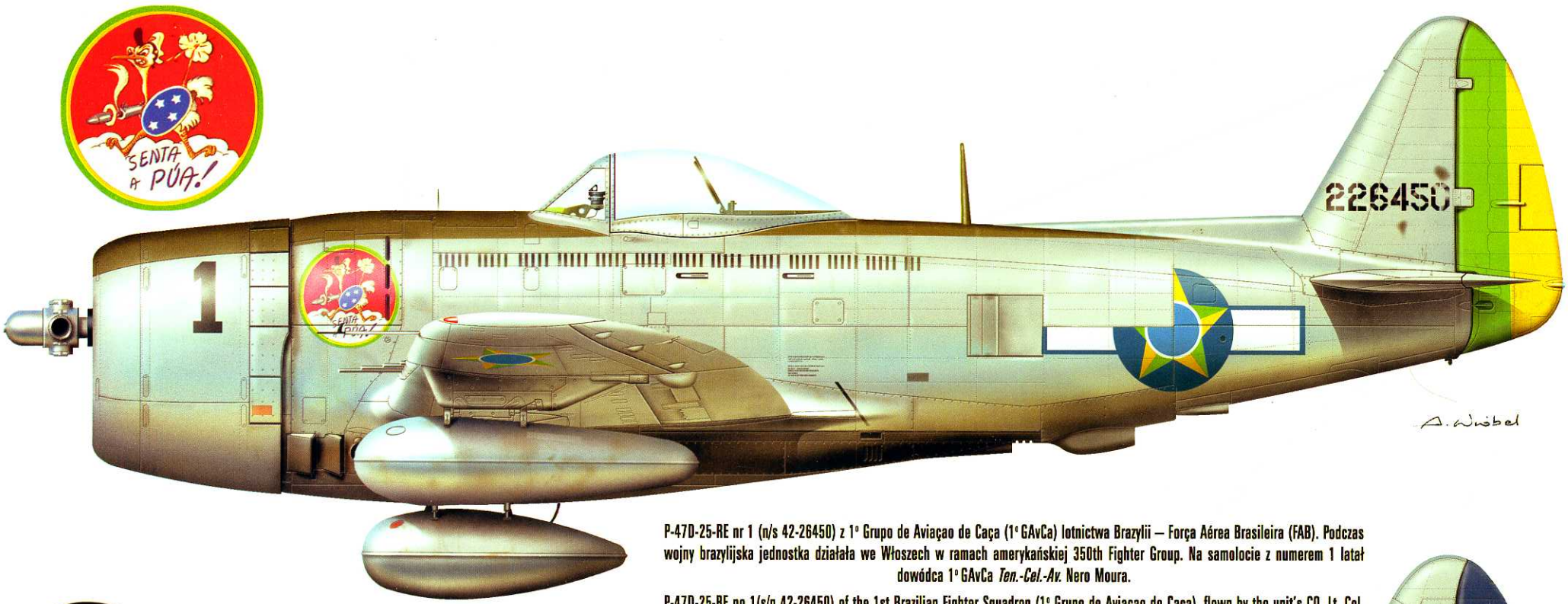
P-47D-30-RA „Stinky" („CH-Y", n/s 44-33418) z 365. FS / 358. FG (9. AF), na którym latał Lt. Don Volkmer; Niemcy, 1945 rok.
P-47D-30-RA 'Stinky' ('CH-Y', s/n 44-33418) of 365th FS / 358th FG (9th AF), flown by Lt. Don Volkmer; Germany, 1945.

P-47D-25-RE „Chuck's Wagon" („E4-T", n/s 42-26470) z 377. FS / 362. FG (9. AF), na którym latał Lt. Charles E. Mann, Niemcy, 1945 rok.
P-47D-25-RE 'Chuck's Wagon' ('E4-T', s/n 42-26470) of 377th FS / 362nd FG (9th AF), flown by Lt. Charles E. Mann, Germany, 1945.



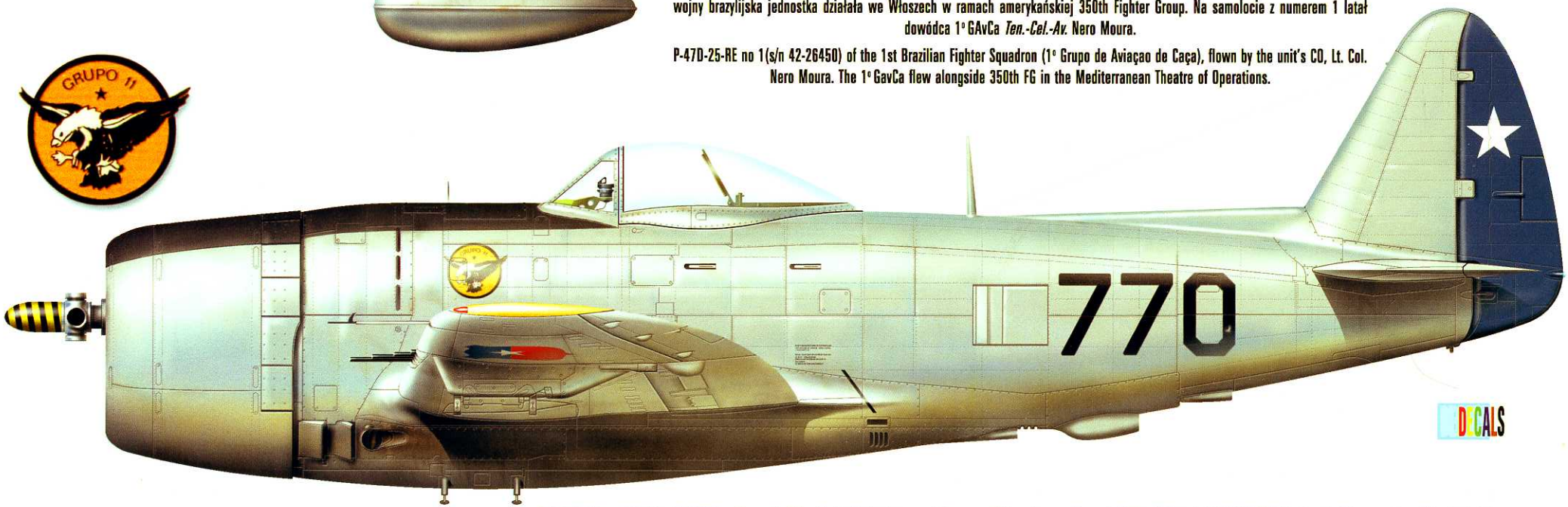
P-47D-30-RA „Balls Out" („G9-L", n/s 44-33813) z 509. FS / 405. FG (9. AF), na którym latał Cpt. Milton W. Thompson; Niemcy, 1945 rok.
P-47D-30-RA 'Balls Out' ('G9-L', s/n 44-33813) of 509th FS / 405th FG (9th AF), flown by Cpt. Milton W. Thompson; Germany, 1945.

P-47D-30-RA „Pride O' Dogpatch" („4K-O", n/s 44-33579) z 506. FS / 404. FG (9. AF), na którym latał Lt. Harry H. 'Pappy' Yokum; Niemcy, 1945.
P-47D-30-RA 'Pride O' Dogpatch' ('4K-O', s/n 44-33579) of 506th FS / 404th FG (9th AF), flown by Lt. Harry H. 'Pappy' Yokum; Germany, 1945.



P-47D-25-RE nr 1 (n/s 42-26450) z 1° Grupo de Aviaçao de Caça (1° GAvCa) lotnictwa Brazylii – Força Aérea Brasileira (FAB). Podczas wojny brazylijska jednostka działała we Włoszech w ramach amerykańskiej 350th Fighter Group. Na samolocie z numerem 1 latał dowódca 1° GAvCa *Ten.-Cel.-Av.* Nero Moura.

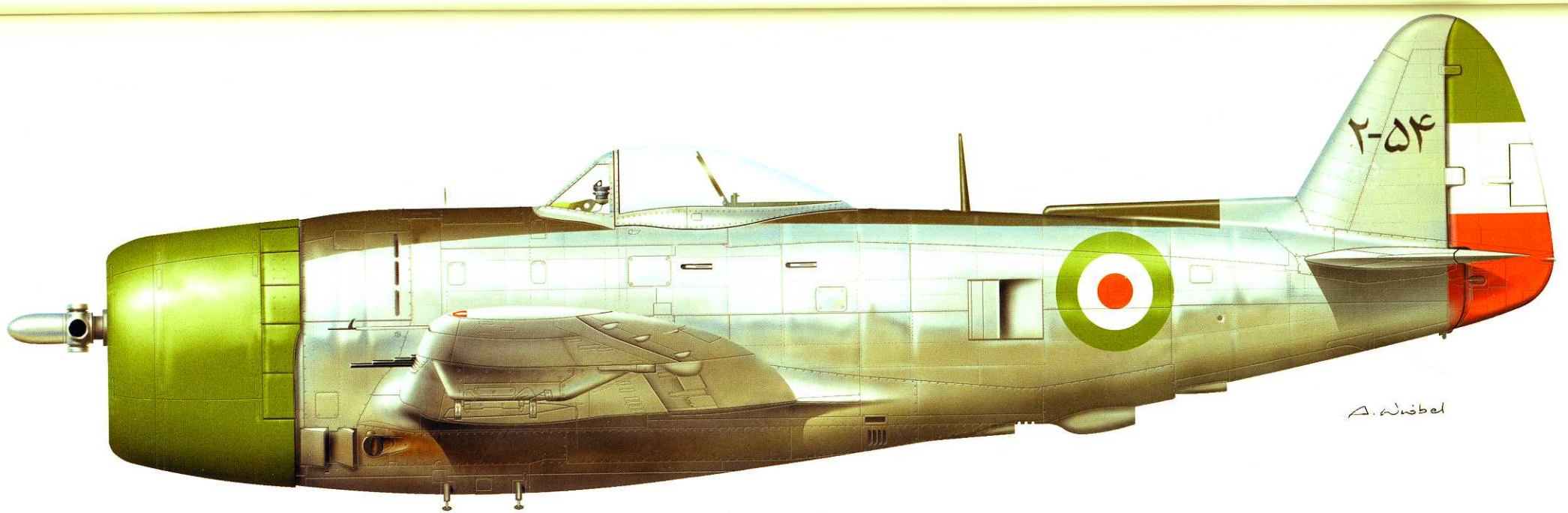
P-47D-25-RE no 1(s/n 42-26450) of the 1st Brazilian Fighter Squadron (1° Grupo de Aviaçao de Caça), flown by the unit's CO, Lt. Col. Nero Moura. The 1° GavCa flew alongside 350th FG in the Mediterranean Theatre of Operations.



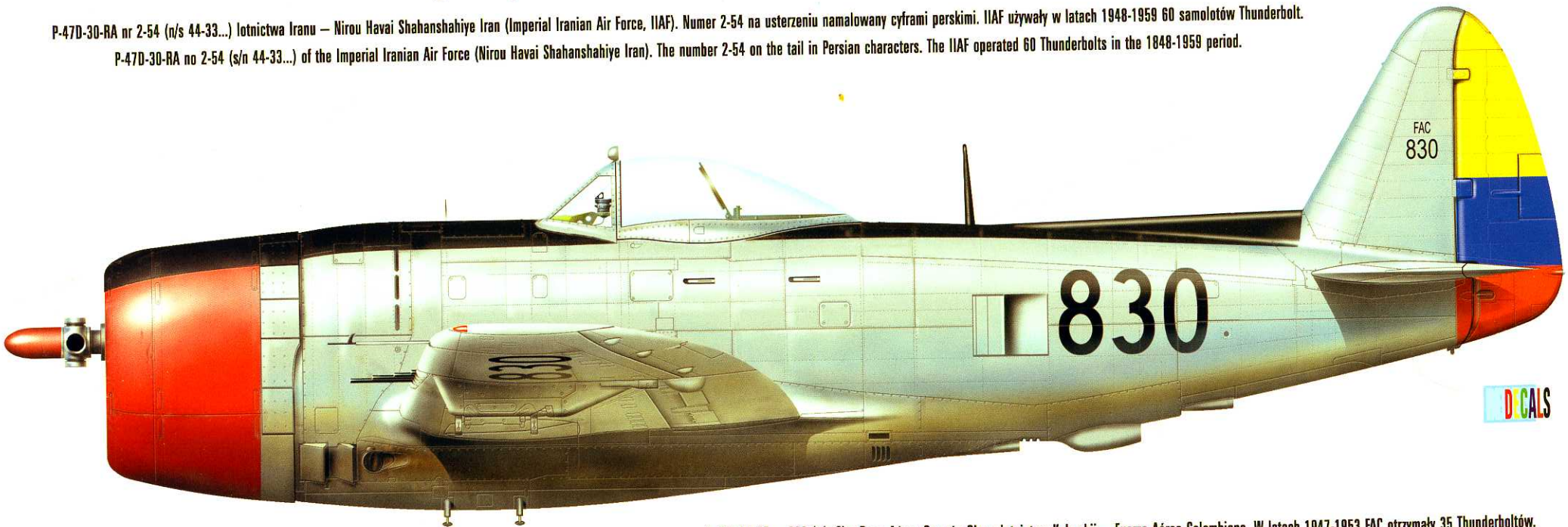
P-47D-40-RA nr 770 (s/n 45-49506) z Grupo de Aviación Nº 11 lotnictwa wojskowego Chile – Fuerza Aérea de Chile. W latach 1947-1958 FACh używały 22 egzemplarze Thunderboltów.

P-47D-40-RA no 770 (s/n 45-49506) of Grupo de Aviación Nº 11, Fuerza Aérea de Chile. In the 1947-1958 period the Chilean Air Force flew 22 Thunderbolts.

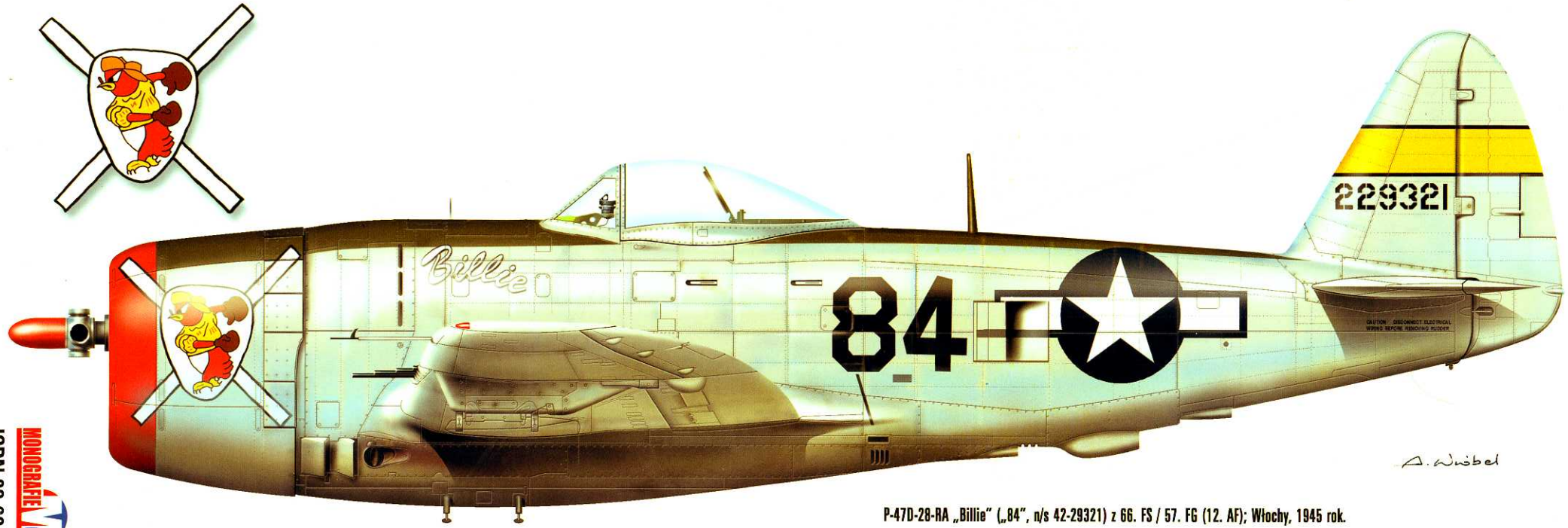
P-47D-40-RA nr 770 (s/n 45-49506) z Grupo de Aviación Nº 11 lotnictwa wojskowego Chile — Fuerza Aérea de Chile. W latach 1947-1958 FACh używały 22 egzemplarze Thunderboltów.
P-47D-40-RA no 770 (s/n 45-49506) of Grupo de Aviación Nº 11, Fuerza Aérea de Chile. In the 1947-1958 period the Chilean Air Force flew 22 Thunderbolts.



P-47D-30-RA nr 2-54 (n/s 44-33...) lotnictwa Iranu — Nirou Havai Shahanshahiye Iran (Imperial Iranian Air Force, IIAF). Numer 2-54 na usterzeniu namalowany cyframi perskimi. IIAF używały w latach 1948-1959 60 samolotów Thunderbolt.
P-47D-30-RA no 2-54 (s/n 44-33...) of the Imperial Iranian Air Force (Nirou Havai Shahanshahiye Iran). The number 2-54 on the tail in Persian characters. The IIAF operated 60 Thunderbolts in the 1848-1959 period.



P-47D-30-RE nr 830 (s/n ?) z Base Aérea Germán Olano lotnictwa Kolumbii — Fuerza Aérea Colombiana. W latach 1947-1953 FAC otrzymały 35 Thunderboltów.
P-47D-30-RE no 830 (s/n ?) of the Columbian Air Force (Fuerza Aérea Colombiana), which received 35 Thunderbolts in the 1947-1953 period.



P-47D-28-RA „Billie" („84", n/s 42-29321) z 66. FS / 57. FG (12. AF); Włochy, 1945 rok.
P-47D-28-RA 'Billie' ('84', s/n 42-29321) of 66th FS / 57th FG (12th AF); Italy, 1945.

P-47D-23-RA „Hun Hunter XIV" („40", n/s 42-27910), z 65. FS / 57. FG (12. AF), na którym latał Lt. Col. Gilbert O. Wymond, dowódca 65. FS, Włochy, 1944 rok.
P-47D-23-RA 'Hun Hunter XIV' ('40', s/n 42-27910), of 65th FS / 57th FG (12th AF), flown by Lt. Col. Gilbert O. Wymond, CO of the 65th FS, Italy, 1944.

MONOGRAFIE LOTNICZE MONOGRAPHS
ISBN 83-60445-13-3